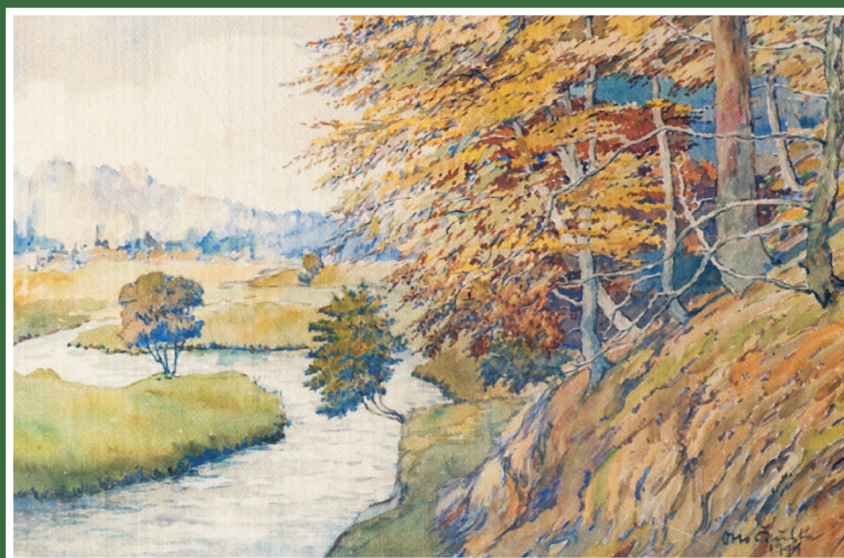


HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XVI

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2025

Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka (eds.), *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. 16: *Historie (nie)zapomniane* [History and Culture of the Sławno region, vol. 16: (Un)forgotten histories]. Fundacja „Dziedzictwo”, Sławno–Darłowo 2025, pp. 350. ISBN: 978-83-971211-3-3. Polish texts with German summaries.

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2025

© Copyright by Authors

Na okładce: Otto Kuske, *Nad Wieprzą 1944*, akwarela, 50 × 60 cm

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*

Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

Publikację wydano przy finansowym wsparciu Urzędu Miejskiego w Darłowie
oraz Starostwa Powiatowego w Sławnie

Wydawca/Herausgeber: Fundacja „Dziedzictwo”,
76-100 Sławno, ul. Mielczarskiego 7/5

ISBN 978-83-971211-3-3

Druk/Druck: Drukarnia „BOXPOL”, 76-200 Słupsk, ul. Wiejska 25
tel. 48 59 8424371 email: boxpol@post.pl, www.boxpol.pl

Spis treści

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI (Poznań), JAN SROKA (Sławno), <i>Wymiary historii</i>	7
BARTOSZ ŻYLUK (Zalasewo), <i>Kamień z krzyżem laskowanym – znalezisko koło Smardzewa</i>	11
MACIEJ SZUKAŁA (Szczecin), <i>Szczątkowo zachowane akta Starostwa Powiatowego w Sławnie (Landratsamt Schlawe) w zasobie Archiwum Państwowego w Szczecinie</i> .	37
JÓZEF LINDMAJER (Słupsk), <i>Przegląd inwestycji drogowych na terenie ziemi sławieńskiej od początku XIX do początku XX wieku</i>	45
KACPER PENCARSKI (Słupsk), <i>Wybrane problemy organizacyjno-finansowe budowy i rozbudowy sieci drogowej powiatu sławieńskiego (Kreis Schlawe) w XIX i XX wieku (do 1939 roku)</i>	87
JÓZEF LINDMAJER (Słupsk), <i>Uwagi do dziejów kolejnictwa na terenie ziemi sławieńskiej do końca wojny 1914–1918</i>	137
EWA GWIAZDOWSKA (Szczecin), <i>Upamiętniając Pomorze, uwiecznili siebie – dwaj pomorscy artyści Rudolf Hardow i Otto Kuske</i>	159
ZBIGNIEW SOBISZ, OLIVIA FIRLONG-LAUDA (Słupsk), <i>Flora naczyniowa z lat 1881–1942 z terenu byłego powiatu sławieńskiego w zbiorach Herbarium Slupensis SLTC</i>	197
RENATA POTOMSKA (Darłowo), <i>Losy dzieci z Podlasia. Pomorska opowieść po latach</i> .	219
MARIA POPRAWSKA (Sławno), <i>80 lat mniejszości romskiej w Sławnie</i>	233
RENATA POTOMSKA (Darłowo), <i>Na styku epok / pokoleń, czyli śladami bardziej i mniej oczywistych elementów krajobrazu Darłowa</i>	253
WALDEMAR PARUS (Darłowo), <i>Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza</i>	265
MALGORZATA ŚWIĄTKOWSKA (Darłowo), <i>Miejskie Gimnazjum im. Stanisława Dulewicz w Darłowie</i>	295
DOMINIKA PIOSKOWIK (Brema), <i>Ale jazda – jedziemy nad morze! O plenerze wędrujących czeladników w Sławnie – retrospekcja po 25 latach</i>	319
Indeks osób i nazw osobowych	339
Indeks nazw geograficznych	345

Wymiary historii

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI (POZNAŃ), JAN SROKA (SŁAWNO)

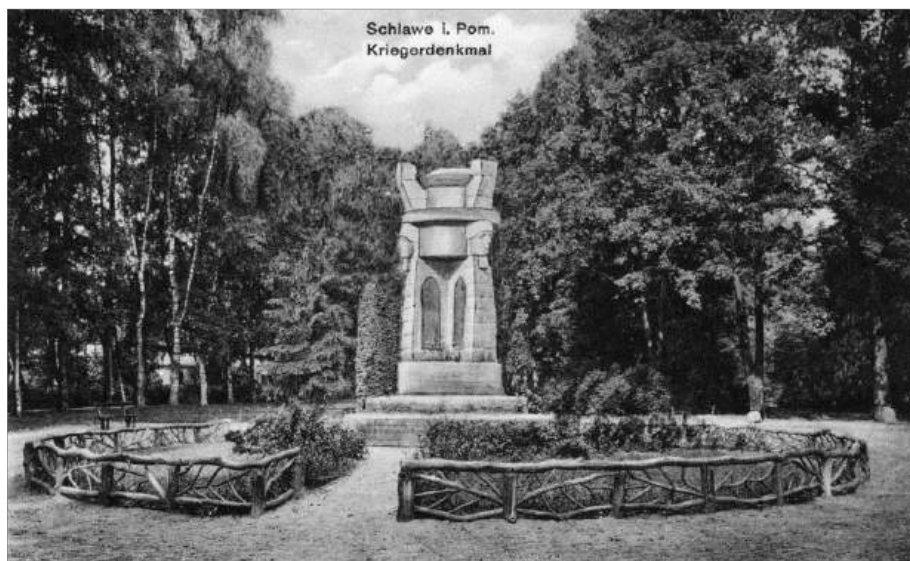
Wprowadzenie – pamięć/niepamięć i historia/historie

Po raz kolejny oddajemy w Państwa ręce tom z serii *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*. To już tom szesnasty. Od początku serii naszą intencją było budowanie świadomości historycznej mieszkańców poprzez przypominanie różnych historii, wprowadzanie do codziennego dyskursu rozmaitych informacji, opinii, poglądów na temat przeszłości – przeszłości tej bardzo odległej, jak i nieodległej.

Zwykle przyjmuje się, że poznawaniem przeszłości zajmują się historycy (a tej bardzo odległej archeolodzy). I możemy się pewnie zgodzić ze zdaniem, że historycy (też archeolodzy) zajmują się naukowo badaniem przeszłości, które powinno być oparte na dowodach i źródłach. Historycy deklarują, że starają się odtworzyć wydarzenia w sposób obiektywny, lecz współczesna refleksja nad procesami badawczymi (w tym uwikłaniem w kategorie językowe oraz zjawiska społeczne i psychologiczne) wskazuje, że wszystko jest interpretacją tu i teraz, w ściśle określonym kontekście. Historyk nie ma możliwości ‘wyjść’ poza własne kulturę, przekonania, poglądy. Nawet bardzo szczegółowe i uporządkowane zestawienie ‘faktów’ jest tworzeniem przez historyka wyobrażenia o przeszłości. I nawet, jeżeli powszechnie przyjmuje się, że historia jest próbą zrozumienia przeszłości w kontekście społecznym, politycznym i kulturowym, to pewnie trzeba zadać sobie pytanie, czy bardziej nie dotyczy to... historyka (archeologa) i jego współczesności (np. Topolski 1996). Jest to proces dynamiczny, w którym nowe odkrycia i perspektywy mogą zmieniać nasze wyobrażenia o przeszłości.

W tym dynamicznym procesie, w który uwikłany jest historyk i jego wypowiedzi, niebagatelną rolę odgrywa pamięć, ale też niepamięć zarówno historyka, jak i odbiorcy. Nie trzeba chyba wskazywać, jak często różnią się wypowiedzi profesjonalnych historyków na temat zdarzeń z przeszłości z opiniami uczestników tych wydarzeń.

Pamięć to indywidualne i zbiorowe wspomnienia, które przechowujemy i przekazujemy. Jest subiektywna i często emocjonalna, co wpływa na sposób, w jaki interpretujemy wydarzenia. Pamięć jest też selektywna, co oznacza, że niektóre wydarzenia są zapamiętywane bardziej wyraźnie niż inne, często z powodu ich emocjonalnego znaczenia. Niepamięć zaś to proces zapominania lub celowego pomijania, wymazywania pewnych wydarzeń. Może być wynikiem naturalnego procesu zapominania, ale także świadomego działania, na przykład w celu uniknięcia traumy lub w wyniku politycznych decyzji kontrolowania narracji historycznej (Ryc. 1). Zarówno pamięć, jak i niepamięć prowadzą do kształtowania obrazu przeszłości i wpływają na nasze postrzeganie teraźniejszości.



Ryc. 1. Pomnik ku czci poległych w czasie I wojny światowej autorstwa Wilhelma Grossa

Relacje między pamięcią, niepamięcią a historią są złożone i wielowymiarowe. Każdy z tych elementów odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu naszej tożsamości i próbach zrozumienia przeszłości. Pierre Nora (2023) twierdzi, że pamięć i historia są ze sobą ściśle powiązane, ale różnią się w swojej naturze. Pamięć jest żywa, subiektywna i emocjonalna, podczas gdy historia jest naukowa, obiektywna i analityczna. Jeżeli jednak na kwestię historii spojrzymy z perspektywy mikrohistorii (np. Domańska 1999) oraz tego, co już napisaliśmy, to i historia staje się subiektywna oraz emocjonalna.

Pamięć to w dużej mierze wytwór wspólnot pamięci. Może obejmować pamięć rodzinną czy komunikacyjną, ale także pamięć społeczności lokalnych, regionalnych czy narodowych. To właśnie pamięć społeczności lokalnych stanowi podstawę do kształtowania się tożsamości grupowej (Baldys i in. 2016).

Przeszłe zjawiska kulturowe mają również wymiar przestrzenny. Przynajmniej od czasów Kartezjusza przestrzeń traktujemy w kategoriach obiektywnych, mierzalnych. Dziś tę kwestię postrzegamy inaczej. W miarę jej kulturowego poznawania i ustalania punktów orientacyjnych przekształcana jest w miejsca. To właśnie miejsca są nazywane i tworzone przez ludzi (Tuan 1987). Nasze narracje powiązane z pamięcią czynią miejsca trwalszymi i bezpieczniejszymi, a tym samym stabilizują tożsamość grup. To pamięć i tożsamość są siłą pozwalającą rozpoznawać stare miejsca, reformować zastane i ustanawiać nowe (Ryc. 2). Istotną rolę mogą tu odgrywać obrazy – zdjęcia, szkice, malarstwo, grafiki, pomniki itp. To za pośrednictwem takich mediów możliwe jest przywoływanie pamięci, odkrywanie znaczeń miejsc i nadawanie nowych (Ferenc, Domański 2015). Ich niszczenie prowadzi do wymazywania z pamięci (nie zawsze skutecznie). Jest to proces dynamiczny splatający rozmaite działania społeczno-kulturowe zindywidualizowane i grupowe.



Ryc. 2. Czołg-pomnik symbol relacji politycznych ze Związkiem Radzieckim (kreowanie miejsca pamięci) zdemontowany jako wyraz procesu dekomunizacji (forma wymazywania pamięci)

Przesłanie

Takie rozważania i poglądy przekładają się na kształtowanie przesłania kolejnego tomu. Dochodzi w nim do zderzenia tradycyjnego myślenia o historii zbudowanej na ustaleniach wynikających z wykorzystania źródeł znajdujących się w archiwach z historiami osób czy grup ludzi, którzy dzięki pamięci własnej, rodzinnej czy grupowej oferują nam zindywidualizowane, z definicji subiektywne, spojrzenie na przeszłość. To właśnie pamięć pozwala przywoływać, utrwać miejsca powiązane z przeszłością, ale też nadawać sensy kulturowe nowym miejscom, miejscom w przestrzeni, które już od dawna były w... niepamięci.

Zakończenie

Proponujemy Czytelnikom ‘zabawę’ w próbę przyporządkowania poszczególnych tekstów do różnych kategorii: historii zdarzeniowej, mikrohistorii, pamięci, niepamięci, przestrzeni, miejsca. Teksty są różne i pokazują wielowymiarowość historii i jej związek z pamięcią, a pamięci z miejscami. Może ich lektura stanie się inspiracją do odkrywania własnych historii w kontekście historii globalnej czy własnych miejsc w rozległej, niezdefiniowanej przestrzeni?

Bibliografia

- BALDYS P., JAKIMOWICZ-OSTROWSKA I., CHARUTA-KOJKOŁ J. (red.) 2016. *Pomiędzy pamięcią zbiorową a historią. Rekonstrukcje przeszłości w Europie Środkowo-Wschodniej*, Gdańsk: Katedra, Wydawnictwo Naukowe.
- DOMAŃSKA E. 1999. *Mikrohistorie: spotkania w międzyświatach*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- FERENC T., DOMAŃSKI M. 2015. Pomniki wojenne jako formy ambiwalentne, [w:] *Pomniki wojenne. Formy, miejsca, pamięć*, M. Domański, T. Ferenc (red.), Łódź: Akademia Sztuk Pięknych im. Władysława Strzemińskiego w Łodzi, Łódź, 8–13.
- NORA P. 2023. *Miedzy pamięcią a historią*, Gdańsk: Wydawnictwo „Słowo / obraz terytoria”.
- TOPOLSKI J. 1996. *Jak się pisze i rozumie historię. Tajemnice narracji historycznej*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza RYTM.
- TUAN Y. 1987. *Przestrzeń i miejsce*, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.

Kamień z krzyżem laskowanym – znalezisko koło Smardzewa

BARTOSZ ŻYLUK (ZALASEWO)

Manifestacja wyboru

Jak dokonujemy wyboru? Przykładowo, w nowoczesnej demokracji mamy prawo wyboru władz. Wyboru dokonujemy w myślach, a jego odzwierciedleniem jest skreślenie krzyżyka na karcie do głosowania. Ten prosty mechanizm pozwala poznać decyzję wyborcy. Dlaczego to właśnie dwie przecinające się proste stały się sposobem na manifestację wyboru? Być może odpowiedź tkwi w podstawowej zasadzie geometrii euklidesowej. Zgodnie z nią dwie nierównoległe linie proste przecinają się tylko i dokładnie w jednym punkcie. Na podstawie tej zasady tworzy się układy współrzędnych pozwalające na określenie położenia punktu na płaszczyźnie. Banalna idea przecinania się dwóch prostych umożliwia więc wskazanie konkretnego punktu spośród ich nieskończonej liczby.

Oznaczenie krzyżem, oprócz innych swych znaczeń, jest więc manifestacją wyboru. Krzyż na drzewie, kamieniu, na miejscu pochówku mówi nam, że dany obiekt lub miejsce było dla kogoś szczególne. Owa „szczegółność” staje się dla odkrywcy symbolu czymś intrygującym. Badacz odbiera bowiem manifestację wyboru, ale nie zna powodu, dlaczego takiego wyboru dokonano.

Nie dziwi więc fakt, że wielką sensację wzbudziło przypadkowe znalezisko kamienia z wrytym na nim krzyżem. Zdarzenie to miało miejsce w roku 2020 podczas wycinki leśnej w okolicach Smardzewa. Wiosną roku 2023 poinformował mnie o nim sławieński nadleśniczy Tadeusz Lewandowski, który już wcześniej poszukiwał informacji o twórcach tego krzyża. Równocześnie powstały spontanicznie dwa (niejako konkurujące)

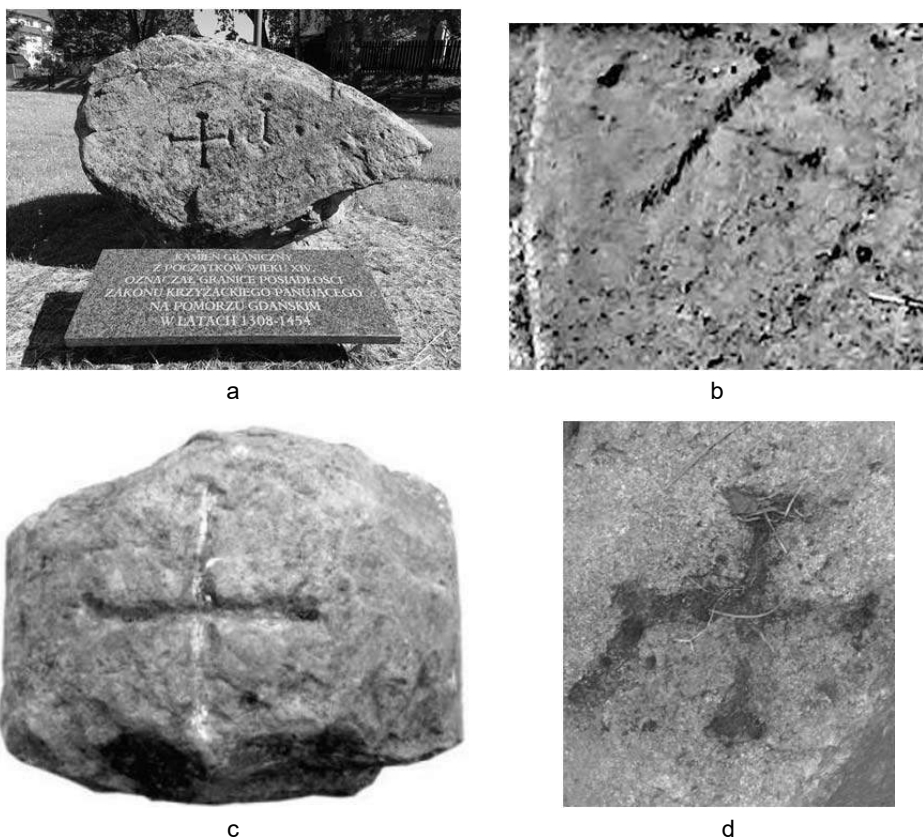
pytania badawcze: (1) kim byli twórcy tego krzyża oraz (2) co ów krzyż miał oznaczać.

Bardzo szybko zasadniczą rolę zaczęło odgrywać pytanie o autorów. Szczególna forma krzyża mogła bowiem świadczyć o wyjątkowości jego twórców.

Symbol wyryty na smardzewskim kamieniu to krzyż równoramienny, którego każde ramię zakończone jest poprzeczną belką tworzącą literę „T”. Krzyż taki w literaturze polskiej określany jest mianem „krzyża laskowanego” lub „kulowego”. Literatura obcojęzyczna określa go jako: *Krückenkreuz* (niem.), *croix potencée* (franc.), *cross potent* (ang.) (Biedefeld 1846: 72; Otte 1857: 69; Sacken 1893: 83–84). Wszystkie te pojęcia zawierają słowo „krzyż” oraz słowo będące określeniem kuli (laski) służącej do wspomagania chodzenia.

Trop 1. Sugestywna siła analogii

Jak wspomniałem, szczególna forma krzyża wyraźnie sugerowała „niezwykłość” jego twórcy. Krzyż laskowany używany był co najmniej od początku średniowiecza do czasów nowożytnych w różnych częściach świata. Jednak szczególnie interesujące jest to, że można go wiązać z zakonami wywodzącymi się z czasów krucjat. Dość łatwo odnalazłem informacje o podobnych znaleziskach w nieodległej gminie Wicko (Szuba 2021) (Ryc. 1). Miały one być rzekomo kamieniami granicznymi oddzielającymi posiadłości biskupstwa kamieńskiego od ziem krzyżackich. Próbując odgadnąć pochodzenie krzyża na kamieniu, zacząłem kierować się tą analogią. Dlatego założyłem, że kamień koło Smardzewa jest tak jak te z gminy Wicko kamieniem granicznym. Podobnie jak kamienie wickie miałyby on wyznaczać posiadłości zakonne. Krzyżacy, których ślady znajdujemy koło Wicka, nigdy nie byli właścicielami Sławna. Na horyzoncie znajdowali się jednak inni kandydaci wywodzący się z Ziemi Świętej – joannici. Obecność tego zakonu na ziemi sławieńskiej została dobrze udokumentowana. Marian Gabrowski w artykule *Znaki graniczne z należącego do krzeszowskich cystersów Mniszego Lasu w Górach Izerskich* (2021) opisuje ludzko podobne, wyryte w kamieniach krzyże laskowane. Obecność cystersów na ziemi sławieńskiej także nie jest poddawana pod dyskusję, więc i ich autorstwo zacząłem brać pod uwagę. O swoich domysłach informowałem nadleśniczego, dla którego ta opowieść także była perswazyjna. Tą drogą trop joannicko-cysterski został podchwycony przez media, które informowały o znalezisku (Turczyn 2024; Pankowski 2024).



Ryc. 1. Przykładowe kamienie interpretowane jako graniczne: Wicko (a, b), Mniszy Las (c), Charbrowo (d) (źródło: a – <https://www.lotzl.lebork.pl/atracje-turystyczne/natura-i-rekreacja/pozostale-atracje/kamien-graniczny-wicko/> [dostęp: 18.03.2025]; b – <https://gk24.pl/historia-krzyzacy-w-tle-czyli-kto-postawil-tu-ten-kamien/gh/c15-14918752> [dostęp: 18.03.2025], c – Gabrowski 2021: 59; d – Szuba 2021)

Analogia wcale nie musi prowadzić do poprawnych wniosków. Używanie tego samego symbolu przez różne osoby czy grupy ludzi nie oznacza przecież identycznej tożsamości jego twórcy(ów). Podążając za analogią, zacząłem pomijać przemyślenia nad samą funkcją znaku. W zasadzie wszystkie moje dalsze poszukiwania skupiły się na tym, czyją granicę kamień wyznaczał. To, że mam do czynienia z kamieniem granicznym, przyjąłem wręcz za pewnik. W niniejszym artykule poddam ten tok myślenia krytycznej refleksji. W kręgu „podejrzanych”, oprócz wspomnianych zakonów, znaleźli się: zakon darłowskich kartuzów, biskup kamieński, książęta pomorscy, lokalne rycerstwo, ale i późniejsi twórcy. Wskażę też inne możliwe funkcje kamienia.

W artykule chcę poprowadzić czytelnika tropami narracyjnymi, po których próbowałem dojść do ostatecznego rozstrzygnięcia. Podążając tymi tropami, staram się uzyskać odpowiedzi na postawione pytania. Tropy narracyjne rysują także interesujący kontekst historyczny, który może stanowić przesłankę do dalszych badań.

Trop 2. Na mapie

Czy kamień z krzyżem znajduje się w szczególnym miejscu? Analiza map może pomóc w odpowiedzi na to pytanie.

Współrzędne geograficzne znaleziska: N 54.321930 E 16.643110 (WGS84). Kamień znajduje się na wzniesieniu (65,2 m n.p.m.). W odległości 100 m na zachód znajduje się niewielkie jezioro. Między jeziorem a wzniesieniem biegnie użytkowana współcześnie droga łącząca Sławno ze Smardzewem. Na wschód od kamienia, w odległości 300 m, przepływa struga w kierunku północno-wschodnim. Jeszcze do niedawna cały najbliższy teren porośnięty był lasem. Przed wycinką wzgórze porastały drzewa, których najstarsze okazy miały nawet 250 lat¹.

Pierwsza dokładna mapa ziemi sławieńskiej pojawiła się pod koniec XVIII wieku (Ryc. 2). Mapa Schmettau'a z 1780 roku (arkusz 8) nie zdradza jednak zbyt wiele. Interesujący nas obszar porasta las (barwa szara). Na skraju lasu widoczna jest droga (czarna linia) łącząca Sławno (*Schlawe*)



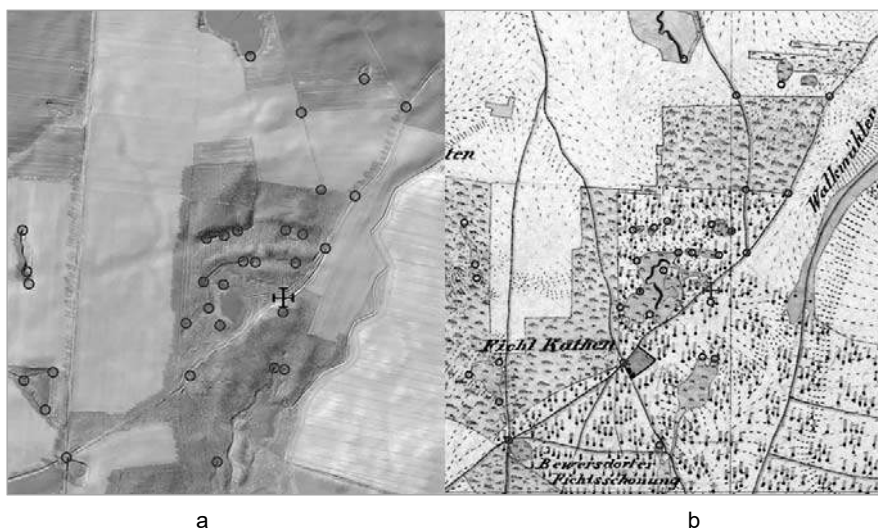
Ryc. 2. Fragment mapy Schmettau'a z 1780 r. z zaznaczonym miejscem znalezienia kamienia

¹ Informacja ustna od nadleśniczego sławieńskiego Tadeusza Lewandowskiego.

ze Smardzewem (*Schmarsow*). Niewielkie jezioro widoczne jest nieco na zachód od drogi. Na północ od lasu wypływa struga. Podążając jej nurtem, napotykamy zaginiony folwark Redychowo † (*VW: Reddicho*), a następnie folusz (*Walkm*). Wokół lasu widzimy wzgórza (równoległe linie ciągle i przerywane wizualizujące ukształtowanie terenu metodą Karla von Müfflinga). Na wschód od kamienia znajduje się folwark Dybowo (*Vw: Dibow*) należący do Kwasowa (*Quatzow*).

Znacznie więcej szczegółów dostarcza nam „*Urmesstischblätter*” z 1836 roku (arkusz 379). Dzięki metodzie porównywania odwzorowań kartograficznych możliwa była precyzyjna lokalizacja kamienia na tej mapie (Ryc. 3). Miejsce znaleziska zlokalizowane jest w lesie. W niewielkiej odległości na południowy zachód znajdują się zabudowania określone jako *Ficht Kathen* (Świerkowe Chaty). Nieco bardziej na południe twórca mapy umieścił oznaczenie *Bewersdorfer Fichtsschonung*, co sugeruje, że była tam świerkowa uprawa leśna należąca do Bobrowic. Mapa uzupełnia naszą wiedzę dotyczącą nazwy strugi płynącej na wschód od kamienia – *Walkmühlen Bach* – strumień foluszu. Redychowo nie pojawia się już na tej mapie. W porównaniu z mapą z 1780 roku zwiększył się obszar zalesiony, a nowy las porasta teren na zachód od starej drogi i otacza jezioro.

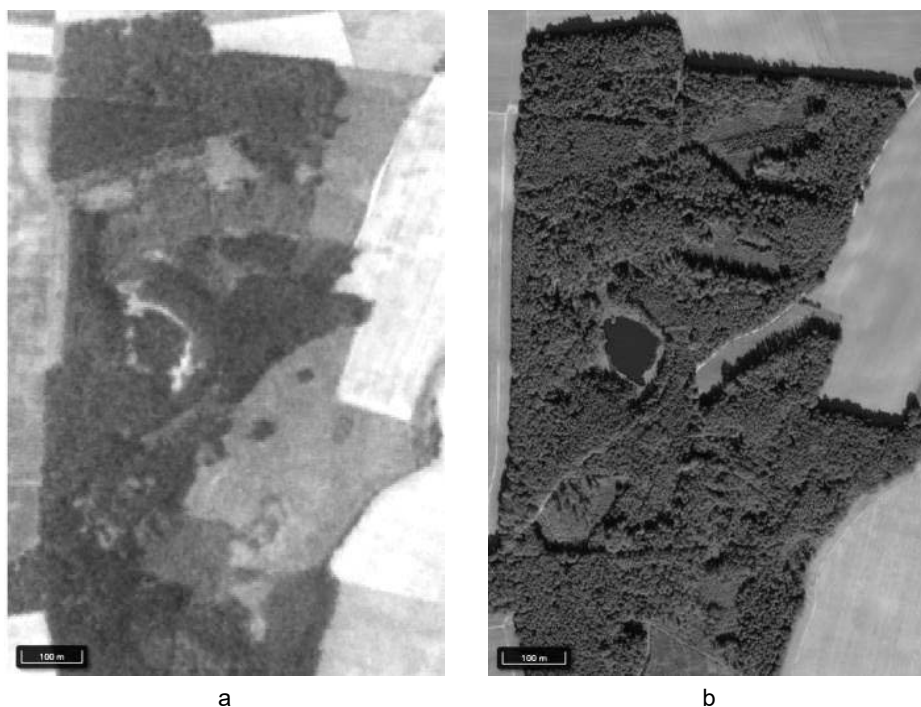
Na „*Messtischblätter*” (z lat 1897, 1911 i 1935) miejsce nadal porośnięte jest lasem (iglastym). *Ficht Kathen* z mapy „*Urmesstischblatt*” z 1836 roku na mapie z roku 1935 zostały oznaczone jako *F. (Försterei) Dybow*



Ryc. 3. Porównanie odwzorowań kartograficznych: współczesna wizualizacja na Geoportalu (a) i „*Urmesstischblatt*” z 1836 r. (b)

(leśniczówka Dybowo). Oznaczono także granice między poszczególnymi gminami (*Gemeindegrenze*). W niewielkiej odległości na północ i wschód od analizowanego miejsca przebiega granica między Bobrowicami (*Beverdorf*) a Kwasowem (*Quatzow*). Znalezione odnotowano na obszarze tej drugiej miejscowości. Na południu znajduje się trójstyk granic oddzielający Bobrowice, Kwasowo i Smardzewo (*Schmarsow*). Część lasu na wschód od strugi została wycięta.

Po roku 1935 obszar leśny nadal podlegał zmianom. Na amerykańskich szpiegowskich zdjęciach satelitarnych z programu CORONA (rok 1969) widzimy nowy fragment lasu przylegający do jego północno-zachodniej części oraz wycinkę na wschód od drogi. Wycinką nie objęto drzew rosnących koło kamienia (Ryc. 4).



Ryc. 4. Zdjęcia: CORONA z 1969 r. (a) i Google Earth z 2023 r. (b)

Przegląd map i zobrazowań satelitarnych potwierdza informacje nadleśniczego, że miejsce, gdzie znaleziono kamień porastał las, a wiek drzewostanu w momencie wycinki mógł przekraczać 200 lat. Czy kamień z krzyżem był tam przez cały czas?

Istotne wydaje się bliskie sąsiedztwo starej drogi ze Sławna do Smardzewa. Znalezisko nie znajduje się w miejscu przebiegu przedwojennej granicy. Jeżeli jakąś wyznaczało, to musiała być starsza.

Na „Messtischblatt” granica między Bobrowicami a Kwasowem przebiega na południe wzdłuż starej drogi, a następnie gwałtownie przyjmuje kierunek zachodni, aby bieć skrajem lasu. Granica widoczna na mapie z 1897 roku podąża skrajem lasu, który został nasadzony między rokiem 1780 i 1836. Stąd wniosek, że stara granica między Bobrowicami i Kwasowem przebiegała inaczej niż ta widoczna na mapie z 1897 roku (Ryc. 5).



Ryc. 5. Fragment „Messtischblatt” z 1897 r.

Trop 3. W terenie

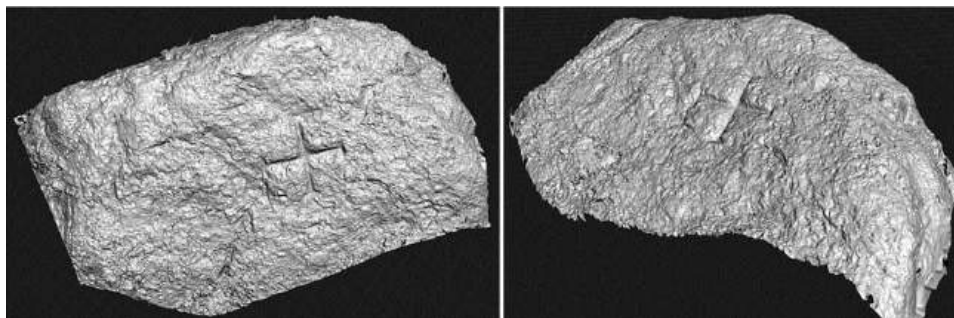
Do wzgórza, na którym znajduje się kamień, można dojechać starą drogą ze Smardzewa do Sławna. Kamień nie jest widoczny z drogi. Skrywają go cierniste jeżyny porastające teren wycinki. Stok wzgórza od strony drogi jest dość stromy. Bliżej szczytu można dostrzec jasną skałę stanowiącą powierzchnię omawianego kamienia. Laskowany krzyż wyryty jest na pochylonej płaszczyźnie. Stającemu przed nią ukazuje się piękny (moim zdaniem) widok w kierunku północno-wschodnim. W tym miejscu las ustępuje miejsca otwartej przestrzeni starej drogi i pól uprawnych. Za nimi widać kolejny las i zabudowania Bobrowiczek (Ryc. 6).



Ryc. 6. Kamień we współczesnym otoczeniu (fot. B. Żyłuk, 2024 r.)

Skala z wyrzeźbionym krzyżem to prawdopodobnie granit. Ma gruboziarnistą strukturę z widocznymi, większymi ziarnami minerałów. Dominuje kolor szary aż do bieli z odcieniami różu i pomarańcza. Część głazu zagłębiona jest w ziemi.

Ramiona krzyża mają około 20 cm długości. Poprzeczne laskowanie na końcu ramion ma około 3 cm. Szerokość linii rzeźbienia wynosi około centymetra (Ryc. 7 i Ryc. 8).



Ryc. 7. Model 3D fragmentu kamienia wykonany przez Nadleśnictwo Sławno

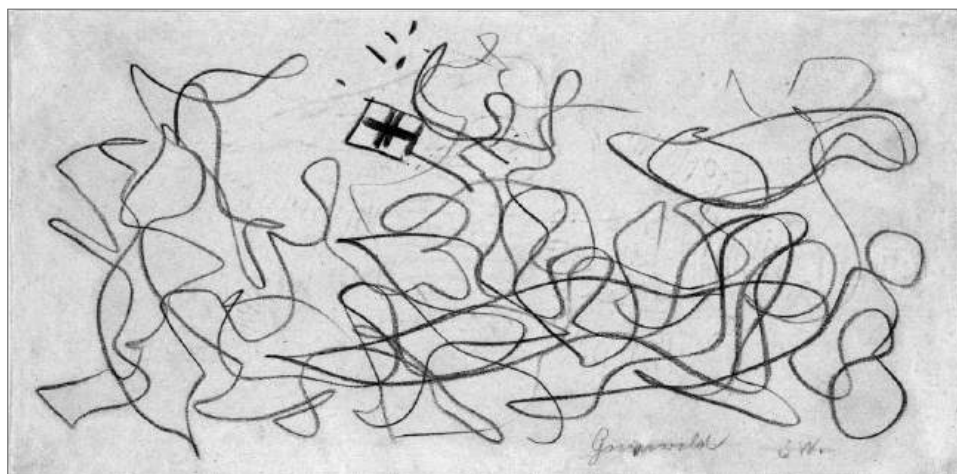
Ryc. 8. Symbol krzyża na kamieniu
na podstawie wizualizacji 3D (Ryc. 7)



Miejsce to jest dziś urokliwe (z mojego punktu widzenia). Nie ma tam jednak nic, co w sposób oczywisty świadczyłoby o jego wyjątkowości (po-
nownie z mojego punktu widzenia). Niezbędny jest więc powrót do namy-
słu nad symbolem. Zatem analiza map i lokalizacja w krajobrazie nie
wskazują na jednoznaczną odpowiedź.

Trop 4. Symbol

Pewnie każdy ze szkoły pamięta obraz „Bitwa pod Grunwaldem” Jana Matejki. Na płótnie widzimy kipisz bitwy i krzyże. A w zasadzie w oczy
rzuca się jeden krzyż – w centrum, nad głową księcia Witolda (Ryc. 10a).
W zabawny sposób podsumował to Stanisław Wyspiański. Na karykaturze
jego autorstwa, w gąszczu chaotycznych kresek wyróżnia się krzyż (Ryc. 9).



Ryc. 9. Stanisław Wyspiański, karykatura „Bitwy pod Grunwaldem” Jana Matejki, szkic
(źródło: <https://zbiory.mnk.pl/en/search-result/catalog/231232> [dostęp: 18.03.2025])

Uważam, że Wyspiański także dostrzegł to, że Matejko jednym z głównych motywów swojego obrazu uczynił krzyż. Matejkowy krzyż to złoty krzyż laskowany w czarnej obwolucie. W miejscu krzyżowania się ramion znajduje się tarcza z wizerunkiem czarnego orła. To elementy chorągwi wielkiego mistrza. Matejko wzorował się zapewne na ilustracji z *Banderia Prutenorum*, rękopisu autorstwa Jana Długosza z 1448 roku (Ryc. 10a). Być może jest to najbardziej znany w Polsce wizerunek krzyża laskowanego.



a



b

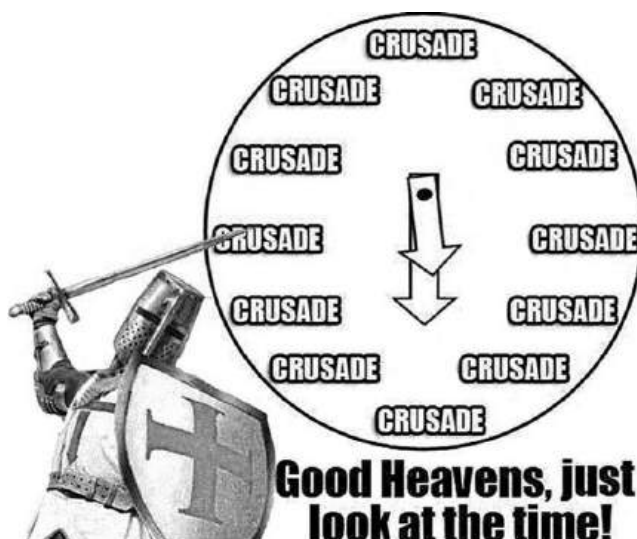
Ryc. 10. Ilustracja z *Banderia Prutenorum* Jana Długosza (a) i fragment „Bitwy pod Grunwaldem” Jana Matejki (b) (źródło: a – https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Banderia_Prutenorum_Folio_2v.jpg [dostęp: 18.03.2025]; b – <https://artsandculture.google.com/asset/yQEtKzYwQKWu8w> [dostęp: 18.03.2025])

Krzyż laskowany był także częstym motywem na monetach wybija-nych chociażby za Bolesława Chrobrego i jego syna Mieszka. Innym przykładem jest XII-wieczna moneta brakteat z saksońskiego Hildesheim. Można znaleźć także starsze przykłady. Krzyż laskowany widnieje na monetach Teodozjusza II, cesarza wschodniorzymskiego z V wieku. Symbol ten pojawia się w całej Europie na monetach: walijskich z XIII wieku, hiszpańskich z XVI wieku i austriackich z XX wieku (Ryc. 11).

Chyba najbardziej egzotycznym przykładem użycia krzyża laskowego są symbole ruchów narodowych w Stanach Zjednoczonych i Kambodży (sic!). Symbol ten spotykamy dziś, a jego popularność można tłumaczyć resentymentem związanym z upadkiem średniowiecznej idei Królestwa Jerozolimy (Ryc. 12).



Ryc. 11. Przykłady monet i pieczęci z wizerunkiem krzyża laskowanego: a – escudo Karola V (1504–1555), b – pieczęć walijska (XIII w.), c – dwa grosze austriackie (1924–1931), d – moneta Teodozjusza II (V w.), e – saksoński brakteat (XII w.), f – denar Mieszka II (XI w.) (źródło: a – https://en.wikipedia.org/wiki/Cross_potent#/media/File:Escudo_Juana-Carlos_I.jpg [dostęp: 18.03.2025]; b – <https://museum.wales/articles/2165/Seal-Matrices/> [dostęp: 18.03.2025]; c – <https://austria-forum.org/af/Wissenssammlungen/Symbole/Kruckenkreuz> [dostęp: 18.03.2025]; d – <https://en.numista.com/catalogue/pieces280694.html> [dostęp: 18.03.2025]; e – <https://catalogarchive.org/data/catalogs/d/d.php?catalog=Allg.Brakteaten&type=M60&lan=en> [dostęp: 18.03.2025]; f – Suchodolski 2019: 196)



Ryc. 12. Przykład wyobrażenia krzyżowca w kulturze popularnej

Na Pomorzu, oprócz wspomnianych kamieni w gminie Wicko, krzyż laskowany odkryto na malowidłach ściennych kościoła w Czachowie (gm. Cedynia). Malowidła te datuje się na XIV wiek (Pawlak 2006) (Ryc. 13).



Ryc. 13. Malowidło z kościoła w Czachowie (źródło: <https://www.facebook.com/photo?fbid=980814287175574&set=a.445527904037551> [dostęp: 18.03.2025])

Czy rozmaite konteksty czasowe, przestrzenne czy społeczno-kulturowe występowania krzyży laskowanych pomagają rozwiązać zagadkę smarzewskiego kamienia? Wspólne wydaje się to, że krzyż odwołuje się do symboliki chrześcijańskiej. To skłania ku poszukiwaniom odpowiedzi w czasach, gdy na Pomorzu pojawiła się nowa religia, a wraz z nią informacje o Pomorzu w źródłach pisanych. Kolejne tropy odnalazłem zatem w średniowiecznych dyplomach.

Trop 5. Joannici ze Sławna czy cystersi z Bukowa?

Pierwsze dokumenty wspominające ziemię sławieńską i jej wsie związane są z pojawieniem się tam dwóch zakonów: joannitów i cystersów. Spisanie tych dokumentów miało na celu między innymi utrwalenie prawa własności. Potwierdzały przekazanie władztwa nad ziemią od uprawnionego podmiotu (księcia lub biskupa).

O pierwszych nadaniach na rzecz joannitów na ziemi sławieńskiej informuje dokument z 1240 roku (Wybranowski 2016: 341; Klempin 1868: 303). Księżę Świętopełk Gdański uposażył wówczas zakon w sześć wsi (*dorper*): (1) *Zolow* (Swołowo), (2) *Hiveze*, (3) *Bosezow*, (4) *Mozow* (Mazów), (5) *Canin* (Kanin) i (6) *Bantow* (zaginiony Bątown). Lokalizacja zaginionego Bątowna nie jest pewna. Być może znajdował się on w pobliżu

miejsowości Kopań (*Kopahn*)². Bóseżow i Híveze utożsamiane bywają z dzisiejszymi wsiami Bzowo i Kczewo³. O dalszych nadaniach na rzecz joannitów wspomina źródło z 22 listopada 1273 roku (Wybranowski 2016: 342; Heinemann 1907: 354). Jest tam wzmianka o nadaniu przez biskupa kamieńskiego joannitom kolejnych wsi: (7) *Melyn* (zaginiona), (8) *Cusserowe* (Kosierzewo), (9) *Quassowe* (Kwasowo), (10) *Rystowe* (Ryszczewo/Rzyszczewo), (11) *Beversdorpe* (Bobrowice), (12) *Willekini villa* (Wilkowice?⁴), (13) *Warszewowe* (Warszkowo), (14) *Zychowe* (Tychowo), (15) *Noscowe* (Noskowo), (16) *Vreszenitze* (Wrześnica), (17) *Nuczellyn* (Nosalin), (18) *Geniphyz* (Janiewice – według Chłudziński 2008: 207). Joannici prawdopodobnie otrzymali także Stary Kraków (19), gdyż w roku 1474 mieli dokonać zamiany tej wsi (razem z Kosierzewem, Kaninem, Mazowem i Swołowem) na inne ziemie należące do Petera von Glasenappa (Hoogeweg 1925: 879). Także Łętowo (20) miało należeć do joannitów do roku 1321 (Ross 1989: 989).

Cystersi na ziemi sławieńskiej pojawili się w podobnym czasie, bo w 1248 roku (Hoogeweg 1924: 165). Ich ziemie na wschodzie to las *Lissina* (przyłączony w 1268 roku) i wsie: Słowino (1270 rok), Gorzyca (1277 rok), Malechowo (różne części przyłączono w latach od 1274 do 1288), Paproty (1271 rok), wzgórze *Scenienti* koło Żegocina (1311 rok) (Müller 1918: mapa).

Granica między *dominium* obu zakonów przebiegała między Słowinem a Ryszczewem. Dalej na północ musiał je rozdzielać wielki las, którego częścią o nazwie *Lissina* władali cystersi. Las ten zapewne dopiero w okresie kolonizacji w XIV i XV wieku został „poprzetykany” nowymi wsiami. Wskazuje na to niemiecki apelatyw *Hagen* w nazwach wsi: Krupy (*Grupenhagen* – pierwsza wzmianka w 1410 roku; Chłudziński 2007: 81), Stary Jarosław (*Järshagen* – 1300 rok; Chłudziński 2007: 87), Bolezewo (*Rötzenhagen* – rok 1330?⁵). Na południe od Słowina/Ryszczewa

² Mikrotoponim *Bantow* notuje R. Holsten w swoim katalogu pod miejscowością *Kopahn*; indeks w tym katalogu – 21. Podaje tam także formę *Banto* za recesem z roku 1851 (Holsten 1942: 183).

³ Hoogeweg (1925: 882) wskazuje, że to wsie zaginione.

⁴ Jeżeli dokument z 1273 roku przynajmniej częściowo zachowuje geograficzny porządek następstw (por. kolejność w układzie geograficznym Warszkowa, Tychowa, Noskowa, Wrześnicy i Nosalina), to zaginione „Willekini villa” można lokalizować gdzieś na terenie współczesnego Sławna (między Bobrowicami a Warszkwem). Nazwa „Wilkowice” jest powojenna i pseudopatronimiczna. Przed wojną wieś nosząca tę nazwę określana była jako „Wilhelmine”, czyli feminatywny odpowiednik imienia *Wilhelm*. Jeżeli owa Willekini to faktycznie odpowiednik imienia *Wilhelm*, to rzeczywiście *Willekini villa* byłaby przedwojenną *Wilhelmine* i dzisiejszymi *Wilkowicami*. Wilkowice łączy z *Willekini villa* również Hoogeweg (1925: 882) zapewne przez bliskość innych wsi joannickich.

⁵ *Ritzenhagen* na mapie Lubinusa, ale wieś ma zdecydowanie metrykę średniowieczną już chociażby z uwagi na znajdujący się na jej terenie średniowieczny kościół datowany na

aż do rzeki Grabowej rysuje się pas ziemi „niczyjej” utworzony przez współczesne wsie: Karwice, Smardzewo, Podgórki, Ostrowiec i Białęcino:

1. W literaturze przedmiotu można odnaleźć sugestię, że **Podgórki** (pierwsza wzmianka z 1321 roku; Chludziński 2005: 129) i **Żegocino** (pierwsza wzmianka z 1311 roku; Chludziński 2005: 133) mogły być własnością jednej rodziny – von Heydebreck (Michaelis 1988: 357). Piotr, być może przedstawiciel tego rodu, został wspomniany w dokumencie z 1311 roku (Heinemann 1903: 33). Zgodnie z jego treścią rycerz Piotr (*Petrus*), dziedzic Żegocina (*Segentin*), za zgodą swojej małżonki *Woislave* oraz syna Piotra (*filiu Petri*) przekazał cystersom bukowskiem wzgórze (*montem*) *Scenienti* (*Scementi*?). Wzgórze to miało przylegać do pól żegocińskich (*campo villae Segentin adiacentem*), a jego granice miała wyznaczać niewielka rzeka Wapenstruga (*a rivulo Wapenstruga*), która oddzielała Żegocino od Paprot (*qui in terminos utriusque villae Segentin et Parpart terminat et distinguit*). Wapenstruga to najprawdopodobniej *Scheide Bach* widoczny na „Meßtischblätter” z 1897 roku⁶. Nieco na północny wschód od źródeł tej strugi, na „Urmesstischblätter” z 1836 roku zaznaczone jest wzgórze pod nazwą *Postillons Berg* (może to właśnie *Scenienti*?). Wzgórze to znajduje się ponad 4,5 km od znaleziska.
2. Informacja o dziedzicu **Ostrowca** pochodzi z 1345 roku i wtedy też pierwszy raz wzmiankuje się tę wieś. W dokumencie z tego roku wymieniony jest *Smyso de Wustronits* (Michaelis 1988: 44).
3. W dokumencie z 1347 roku znajduje się wzmianka o istnieniu **Białęcina** i o jego właścicielach noszących słowiańskie imiona *Suszlay* i *Ywan* (Michaelis 1988: 45).
4. Informacje o **Smardzewie** pojawiają się w dokumentach dużo później, bo pierwsza pewna to dopiero 1618 rok (*Smarzow* na mapie Lubinusa). Istnieje wcześniejsza, jednak pośrednia, wzmianka z 1434 roku, gdzie wymienia się zmarłą w Kołobrzegu (*in Colbergh*) osobę: *Jacobus Smarzowe*, którego siostra Elżbieta (*Elizabeth*) przekazała darowiznę na rzecz klasztoru kartuzów w Darłowie (Lemcke 1919: 47).
5. **Karwice** pojawiają w dokumencie z 1488 roku jako *dorp Karuitze* (Chludziński 2005: 120, 129; 2008: 216).

Wielce prawdopodobne jest więc to, że Ostrowiec, Podgórki, Żegocino i Białęcino były własnością rycerską na początku wieku XIV. Fakt, że

XIV/XV wiek. W publikacji Martina Krause (1989: 1132) mowa też o wzmiance z roku 1575, z której wynika, że von Natzmerowie mieli uzyskać Boleszewo w 1512 roku. Autor ten wskazuje, że wieś zasadzono w 1330 roku, co nie ma potwierdzenia w źródłach pisanych.

⁶ Na mapie z 1836 roku jako *d. Segth. Mühlenbach*.

Karwice i Smardzewo pojawiają się w dokumentach dużo później, może świadczyć o tym, że tereny te długo nie miały żadnej zorganizowanej sieci osadniczej i jako słabo zaludnione (zabagnione?) nie były własnością żadnego podmiotu ówczesnego prawa.

Dowody na obecność obu zakonów blisko znaleziska nie przesądzają jednak o tym, że któryś z nich był inicjatorem wyrucia znaku krzyża na smardzewskim kamieniu. Władztwo cysterskie kończyło się w Żegocinie, które sąsiaduje ze Smardzewem. Joannici posiadali na pewno Bobrowice i Kwasowo, które także graniczą ze Smardzewem.

Ziemie joannickie prawdopodobnie znajdowały się bliżej dyskusyjnego kamienia. Przypuszczenie to jest wynikiem uproszczenia, które zakłada, że przedwojenne granice wsi powiatu sławieńskiego pokrywają się ze średniowiecznymi granicami tych wsi. Równoznaczność granic średniowiecznych i przedwojennych potwierdzać może przywołany wyżej przykład Wapenstrugi oddzielającej Paproty od Żegocina. Cieki wodne, mimo że ulegały pewnym naturalnym i sztucznym zmianom, mogły prawie niezmiennie przez setki lat wyznaczać obszar poszczególnych ziem. Z drugiej strony, pierwotne granice ulegały zmianom wynikającym przykładowo z nowego osadnictwa na terenie wsi o starszej metryce. Można tu przywołać przypadek wsi XIX-wiecznych: Bobrowiczki (*Neu Bewersdorf*) (stanowiące wcześniej część Bobrowic), Warszkówko (*Neu Warschow*) (odpowiednio część Warszkowa) czy Pomiłowo (*Marienthal*) wydzielone z ziem Kwasowa.

Nawet w średniowieczu dochodziło do zmian granic wsi. Nowe Sławno, ledwo 20 lat od lokacji na prawie lubeckim, nabyło część Kwasowa (o czym dalej). Przypadek Żegocina i wspomnianego wzgórza *Scenienti* świadczy o podziale ziemi rycerza Piotra. Paradoksalnie płynność granic może wskazywać, że kamień wyznaczał starą, dziś już nieznaną granicę.

Umieszczenie krzyża na kamieniu mogło podkreślać jego znaczenie jako znaku granicznego. Przykładowo:

- w dokumencie z 1198 roku (Perlbach 1882: 9) opisującym granice joannitów w okolicach Starogardu jest zapis o krzyżu wykutym w kamieniu (*ibique crux in lapide sculpta habetur*),
- w dokumentach z lat 1265 i 1275 dotyczących granic ziem cystersów z Bukowa mowa jest o dębie z krzyżem (*quercum que habet crucem*) znajdującym się gdzieś w okolicach Iwęcina.

W średniowiecznych dokumentach z Pomorza takich przykładów można znaleźć więcej (Perlbach 1882: 224, 440, 556, 557).

Nie wiemy jednak, jakiego kształtu krzyża używali cystersi z Bukowa i joannici ze Sławna w celu oznaczania swoich ziem (jeżeli to robili). Brak też jakichkolwiek źródeł opisujących przebieg granic joannickich na ziemi sławieńskiej. Wschodnia granica cystersów z Bukowa została dokładnie

opisana w dokumentach z 1265 i 1275 roku. Jej przebieg nie jest jednak istotny dla przedmiotu tego artykułu, gdyż po tym roku cystersi nabywali dalsze wsie na wschód od starej granicy.

Trop 6. Kartuzi z Darłowa a początkowo z Redychowa(!)

Kolejny interesujący trop przenosi nas do XV wieku i działalności zakonu kartuzów. W 1406 roku kartuzi otrzymali *Redichowe* lub *Reddekowe* z zastrzeżonym prawem pierwokupu na rzecz księcia, jeżeli zakon chciałby sprzedać tę wieś (Hoogeweg 1925: 373). Kartuzi mieli założyć tam swój klasztor. Plany te dość szybko zostały skorygowane, a klasztor ostatecznie zbudowany w bezpośrednim sąsiedztwie Darłowa. Redychowo było własnością zakonu jeszcze w 1417 roku (Lemcke 1919: 21). Później doszło zapewne do jego sprzedaży, gdyż nie ma go w wykazie wsi przejętych w 1541 roku przez domenę książęcą od kartuzów (Walkiewicz 2007: 118). Kartuzi sprzedali więc wieś przed 1541 rokiem, a na kartach historii ponownie pojawiła się w roku 1570⁷.

Wieś Redychowo, którą w 1406 roku otrzymali kartuzi, jest najprawdopodobniej tożsama z widocznym na mapie Schmettau'a z 1780 roku folwarkiem noszącym nazwę *Reddicho*. Należy zaznaczyć, że pierwotna wieś miała zostać spalona w 1636 roku (Boehn, Michaelis 1986: 572), a sam folwark mógł być zbudowany później w innym miejscu i przejąć nazwę od wsi. Nie wydaje się jednak, aby miało to być miejsce odległe od pierwotnego. Na mapie Lubinusa z 1618 roku *Redchow* widoczne jest na prawym brzegu nieoznaczonej strugi, która jest prawdopodobnie tożsama z *Walkmühlen Bach*. Położenie Redychowa u Lubinusa jest zbieżne z tym na mapie Schmettau'a (1780 rok), czyli między *Beversdorp* (Boborowice) na zachodzie, *Wale* (*Walc?*) *molen* (sławieński folusz) na północy, *Quadsow* (Kwasowa) na wschodzie i *Swarzow* (Smardzewo) na południu (Ryc. 14).

Na podstawie tej metody porównywania odwzorowań kartograficznych ustaliłem, że folwark *Reddicho* znajdował się zaledwie 1,8 km od analizowanego miejsca. Czy jednak znalezisko było na terenie ziem należących do Redychowa lub na jego granicy? Zasięg terytorialny tej wsi w XV wieku nie jest znany. Od 1683 roku właścicielem tego folwarku był już każdorazowy właściciel Kwasowa (Boehn, Michaelis 1986: 572). Wydaje się więc, że Redychowo leżało w granicach Kwasowa, które to granice przedstawiono na późniejszych „Messtischblätter”.

⁷ Archiwum Książąt Szczecińskich, sygn. 65/2/0/2.10/II.566.



Ryc. 14. Fragment mapy Lubinusa z 1618 r.

Pewną wskazówką jest reces z 1850 roku dotyczący Smardzewa (Holsten 1942: 416), w którym zawarto informacje o dwóch mikrotoponimach: *Reddichowsche Theilwiese* oraz *Klein Reddichowscher Teich*. Sugeruje to, że granice dzielące Smardzewo i Redychowo się zmieniały. Ów *Klein Reddichowscher Teich* jest być może niewielkim jeziorem położonym blisko znaleziska.

Kamień mógł mieć jakiś związek z Redychowem i innymi udokumentowanymi właścicielami tej miejscowości, czyli kartuzami z Darłowa.

Trop 7. Podejrzani feudałowie: biskupi, książęta, rycerze

Jak wspomniałem, książę musiał sprawować władztwo nad Redychowo przed 1406 rokiem. Być może znak należałoby wiązać z księciem słupskim⁸ lub jego poprzednikami?

Nie można pominąć faktu, że Kwasowo zostało nadane joannitom przez biskupa kamieńskiego Hermana (*Hermanus*) von Gleichena. Przed 1273 rokiem Kwasowo stanowiło więc dobra biskupie, a kamień mógł być jakoś z nim powiązany.

⁸ Hoogeweg (1925) wskazuje, że darowizna na rzecz kartuzów została dokonana przez Bogusława IX. Wydaje się, że jest to błąd autora, ponieważ Bogusław IX w roku 1406 miał dopiero rok, a w tym czasie żył jego ojciec, Bogusław VIII, który był księciem słupskim.

Zarówno biskupi kamieńscy, jak i książęta gryficcy najprawdopodobniej znali znak krzyża laskowanego. Elementem herbu biskupstwa kamieńskiego był tak zwany krzyż kamieński (*Camminer Kreuz*) (Werlich 2012: 154, 223). Krzyż ten był też elementem herbu tych książąt, którzy piastowali jednocześnie urząd biskupa w Kamieniu Pomorskim. Był to krzyż równoramienny, a w niektórych wersjach miał belkowanie na końcach ramion. Podobne krzyże pojawiają się na monetach bitych na Pomorzu.



a



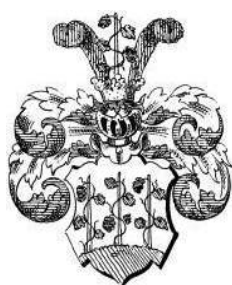
b

Ryc. 15. Szyling ze Stralsund (XVI w.) (Krüger 2012: 68) (a) i herb Kazimierza VI (Werlich 2012: 223) (b)

Kolejne 500 lat to historia rodów szlacheckich, które panowały nad Kwasowem. Poniżej przedstawiłem kalendarium zmian własności tej ziemi. Brak jednak dowodów na to, aby rody te posługiwały się symbolem krzyża laskowanego (Ryc. 16).

Nie wiadomo, kiedy dokładnie joannici sprzedali Kwasowo, ale musiało to się wydarzyć przed 1337 rokiem. W tym roku część Kwasowa (*vnam partem campi quondam spectantem ad terrinos uille nostre Quassow*) została sprzedana miastu Sławno (*ciuitati Slaw*) przez Jaśka i Stefana (*Jasko et Stephanus*), giermków (*famuli*) pana Jaśka, władcy ziemi sławieńskiej (*Jaskonis robusti militis domini terre Slaw*) i za zgodą tegoż Jaśka (Becker 1875: 28).

W literaturze dotyczącej historii Sławna można znaleźć szczegółowy opis zmian własności nad Kwasowem i Redychowem. W dokumencie z 1412 roku odnotowano, że właścicielem Kwasowa był Henning v. Zaghentze (identyfikowany z rodem von Sanitz) (Boehn, Michaelis 1986: 569). Z kolejnej wzmianki wiadomo, że właścicielami Kwasowa byli Henning i Mikes



Sanitz



Massow



Brünnow



Lettow



Natzmer



Ramel



Podewils



Zitzewitz



Kemeke



Bieberstein



Schulenburg



Münchow



Michaelis



Krummel

Ryc. 16. Herbarz rodów władających Kwasowem i Redychowem (źródło: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_deutscher_Adelsgeschlechter [dostęp: 18.03.2025])

von Massow, którzy w 1490 roku wymienili go z innymi dobrami należącymi do Clausa von Brünnow. Z dokumentu tego wynika, że Kwasowo było wówczas podzielone na dwa dobra: *Quatzow A* i *Quatzow B*. Przedmiotem zamiany z 1490 roku miało być Kwasowo A. Wydaje się, że ród von Massow zachował jednak Kwasowo B, gdyż w 1516 roku Ewald von Massow sprzedał Kwasowo B na rzecz Heinricha von Lettow. W 1530 roku Hinrik Lettow sprzedał Kwasowo B Antoniusowi Natzmerowi, który z kolei w 1581 roku sprzedał je Heinrichowi von Ramel. W 1628 roku Kwasowo B przejął Adam von Podewils. Kwasowo A i B zostały połączone przez Rüdigera Otto von Zitzewitz w 1686 roku. Nabył on wówczas też Redychowo. W 1717 roku część Kwasowa zakupił Jürgen Daniel von Kameke, a w 1731 roku od Zitzewitzów Kwasowo (razem z Redychowem) odkupił Ludwig Friedrich marszałek von Bieberstein. W roku 1769 Kwasowo (razem z Redychowem) kupił Friedrich Siegmund von Grape, a następnie August Karl Jacob Graf von der Schulenburg w 1787 roku i Alexander Grafen von Münchow w 1788 roku. W 1819 roku Kwasowo nabył Friedrich Wilhelm von Michaelis. Ród von Michealis władał Kwasowem do 1945 roku (Boehn, Michaelis 1986: 569–571).

Redychowo pod władaniem lokalnej szlachty wzmiankowane jest w roku 1570⁹. Z dokumentów z tego okresu wiadomo, że właścicielem *Reddechow* był Heinrich Natzmer, który zmarł przed rokiem 1570. W roku 1572 Peter von Kameke, działając pewnie jako zarządca majątku po Heinrichu Natzmer, sprzedał tę wieś swojemu wujowi Georgowi von Krummel (Becker 1883: 22–23). Jak wspomniałem, w roku 1636 Redychowo spłonęło. Folwark został przeniesiony na inne miejsce, a dawna wieś nie została odbudowana. W tym czasie posiadał je ród von Ramel. W roku 1683 Redychowo przeszło z posiadania von Ramelów na Rüdigera Otto von Zitzewitz i od tego czasu dzieliło swój status własności nierozłącznie z Kwasowem (Boehn, Michaelis 1986: 569–571).

Trop 8. A może coś innego?

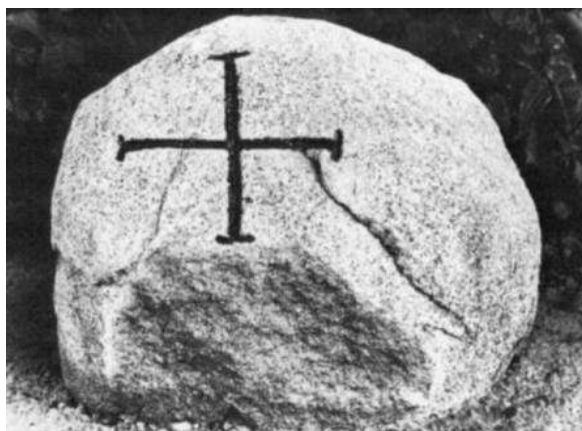
Podczas moich poszukiwań konsultowałem się z wieloma historykami. W rozmowach dość często pojawiała się sugestia, że to krzyż pokutny. Fundacja krzyża pokutnego miała dwojaki wymiar: religijny, mający na celu naprawienie relacji sprawcy z bogiem i bliźnimi, oraz prawny, wynikający z realizacji wyroku lub ugody między sprawcą zabójstwa a rodziną ofiary (Adamska, Nocuń 2004: 120).

⁹ Archiwum Książąt Szczecińskich, sygn. 65/2/0/2.10/II.566.

W historii Sławna znany jest krzyż pokutny, którego fundacja związana była z wykonaniem przez radę miejską kary śmierci na Borcharcie Wynterfeldzie. W 1485 roku sąd dworski księcia pomorskiego Bogusława X Wielkiego uznał tę egzekucję za morderstwo i nakazał między innymi, aby miasto, w ramach zadośćuczynienia, postawiło na miejscu stracenia Wynterfelda krzyż. Miejsce to miało znajdować się przed miejską bramą (*unde scholen ock richten eyne cruce myt eneme crucifixe dar an vor deme dore, dar Borchart werth uthgehglet to deme dode*), a krzyż miał mieć 8 stóp (*van achteyghen voten hoch*) (Becker 1878: 21–22). Jak przypuszczał Johannes Becker, krzyż stanął przy kaplicy świętej Gertrudy przed Bramą Słupską. Becker (1878: 1–2) uważał, że kaplica i krzyż mogły znajdować się na cmentarzu „Herren-Kirchhoff”, który w jego czasach (w 1878 roku) był wyłączony z użytku. Cmentarz ten znajdował się na miejscu, gdzie dziś stoi budynek, który jeszcze do niedawna był siedzibą Komendy Powiatowej Policji w Sławnie (ul. Gdańska 2).

Książęca interwencja to doniosłe zdarzenie. Mogło ono w znaczący sposób przyczynić się do rozpowszechniania idei stawiania krzyży pokutnych na ziemi sławieńskiej. Być może krzyż koło Smardzewa wcielał tę ideę w życie, ale dotyczył zdarzenia mniejszej wagi, o którym pamięć nie przetrwała do naszych czasów? Odnalazłem także przykład kamienia pokutnego w formie krzyża laskowanego na kamieniu. Znajduje się on w miejscowości Cappel (powiat Cuxhaven, Dolna Saksonia). Kamień ten ma upamiętniać morderstwo z 1695 roku (Sühnekreuze 2006) (Ryc. 17).

Innym przypuszczeniem jest to, że nie mamy do czynienia z kamieniem pokutnym, ale z krzyżem o charakterze pamiątkowym. Podobnie



Ryc. 17. Kamień z Cappel (źródło: <https://www.suehnekreuz.de/nieder/cappel.htm#text1> [dostęp: 18.03.2025])

jak dziś ustawiane są krzyże w miejscach śmiertelnych wypadków samochodowych, tak kiedyś krzyż taki mógł zostać wyryty na pamiątkę napadu rozbójniczego na pobliskiej drodze. A może spalenie pierwszego Redychowa w 1636 roku było zdarzeniem, które ten krzyż miał upamiętniać?

Podsumowanie

Tropy, którymi podążałem, próbując rozwiązać zagadkę znaleziska, nie doprowadził do jednoznacznego rozstrzygnięcia, kto i dlaczego wyrył krzyż laskowany na kamieniu z okolic Smardzewa. Podstawowym problemem jest brak jakichkolwiek źródeł pisanych, w których wspominało by o znaku granicznym lub kamieniu pokutnym koło Smardzewa. Poszukiwania doprowadziły jednak do kilku wniosków będących wskazówkami dla dalszych badań:

1. Kamień znajduje się przy starej drodze, która istniała co najmniej od XVIII wieku.
2. Kamień znajdował się na terenie lasu, który mógł powstać w wyniku zalesiania nieużytków w XVIII wieku.
3. Przebiegająca skrajem lasu granica między Bobrowiczkami a Kwasowem (utrwalona na niemieckich mapach z XX wieku) prawdopodobnie powstała w XVIII wieku i miała inny przebieg niż granica tych wsi w wiekach poprzednich.
4. Miejsce, w którym znajduje się kamień, położone jest w pobliżu granicy ziem joannitów.
5. Joannici i cystersi oznaczali swoje granice za pomocą krzyży wyrytych na drzewach i kamieniach.
6. Znalezisko znajduje się w pobliżu zaginionej miejscowości Redychowo, które było wsią zakonu kartuzów.
7. Symbol kamienia laskowego na pewno istniał w świadomości Pomorzan od czasów chrześcijańskich i towarzyszył im do czasów współczesnych.
8. Pomorskie elity ery feudalnej panujące na Pomorzu używały znaku krzyża laskowanego.

Znalezisko kamienia z krzyżem laskowanym koło Smardzewa otwiera przestrzeń do dalszych badań i refleksji nad przeszłością regionu. Współistnienie różnych tropów narracyjnych dotyczących funkcji i autorstwa krzyża ilustruje, jak bogata jest historia ziemi sławieńskiej, obszaru, gdzie krzyżowały się losy różnych grup, których wspólną cechą było wyznanie chrześcijańskie.

Może się okazać, że tajemnica tego kamienia nigdy nie zostanie rozwikłana. Jednak jego odkrycie przypomina, że w krajobrazie, który na pozór wydaje się dobrze znany, wciąż kryją się ślady dawnych dziejów. Kamień ten, niezależnie od swojej pierwotnej funkcji, jest świadectwem minionych czasów, zapisem ludzkich wyborów i znaczeń, które nadawano przestrzeni.

Zachęcam, aby potraktować to znalezisko jako punkt wyjścia do dalszych eksploracji nie tylko w terenie, ale również w archiwach i literaturze. Każdy nowy trop będzie nas przybliżać do lepszego zrozumienia tożsamości ziemi sławieńskiej.

Chciałbym, aby spotkanie z kamieniem intrygowało i wzbudzało ciekawość, aby było pretekstem do ciągłego zadawania pytań i odważnego poszukiwania odpowiedzi – nawet jeśli odpowiedzi te pozostają nieuchwytnie.

Bibliografia

- ADAMSKA D., NOCUŃ P. 2004. Czu Troste und czu Hulffe des Zele. Późnośredniowieczne ugody kompozycyjne z terenu Śląska, *Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka* **LIX**: 111–139.
- Archiwum Państwowe w Szczecinie, Archiwum Książąt Szczecińskich, sygn. 65/2/0/2.10/II.566.
- BECKER J. 1875. Übersicht der ältesten Geschichte des Landes Schlawe und 10 Urkunden der Stadt Schlawe aus den Jahren 1317–1357. Teil I, *Dritter Jahresbericht über das städtische Progymnasium zu Schlawe für das Schuljahr 1874/75*, Schlawe: H. Moldenhauer, 1–36.
- BECKER J. 1878. Einiges zur Geschichte der Stadt Schlawe bis zu ihrer Be- strafung durch Herzog Bogislaw X. wegen der Enthauptung Borcharts von Winterfeld im Jahre 1485 mit 26 Urkunden aus den Jahren 1412–1486. Teil IV, *Sechster Jahresbericht über das städtische Progymnasium zu Schlawe für das Schuljahr 1877/78*, Schlawe: H. Moldenhauer, 1–24.
- BECKER J. 1883. Urkunden der Stadt Schlawe und andere Nachrichte über die-selbe aus den Jahren 1486–1657. Teil V, *Elfter Jahresbericht über das städtische Progymnasium zu Schlawe für das Schuljahr 1882/83*, Schlawe: H. Moldenhauer, 1–34.
- BIEDENFELD F. 1846. *Die Heraldik oder populäres Lehrbuch der Wappenkunde für Diplomaten, Genealogen, Archivbeamte u. Edelleute*, Weimar: Hochschule für Bildende Künste Dresden.
- BOEHN S., MICHAELIS E. 1986. Adelsfamilien im Kreis Schlawe Beiträge zur Geschichte des Rittergutes Quatzow, [w:] *Der Kreis Schlawe: Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. 1: *Der Kreis als Ganzes*, M. Volland (Hrsg.), Husum: Husum Druck und Verlagsgesellschaft, 569–573.
- CHLUDZIŃSKI A. 2005. Nazwy miejscowe gminy Malechowo, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, T. IV: *Gmina Malechowo*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 113–141.
- CHLUDZIŃSKI A. 2007. Nazwy miejscowe gminy Darłowo, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, T. VI: *Gmina Darłowo*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 57–104.

- CHLUDZIŃSKI A. 2008. Nazwy miejscowe gminy Sławno, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, T. VII: *Gmina Sławno*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 197–231.
- GABROWSKI M. 2021. Znaki graniczne z należącego do krzeszowskich cystersów Mniszego Lasu w Górach Izerskich, *Pomniki Dawnego Prawa* 53–54: 2–82.
- HEINEMANN O. 1903. *Pommerisches Urkundbuch*, Bd. V, Stettin: Veröffentlichungen der Historischer Kommission für Pommern.
- HEINEMANN O. 1907. *Pommerisches Urkundbuch*, Bd. VI, Stettin: Veröffentlichungen der Historischer Kommission für Pommern.
- HOLSTEN R. 1942. *Die pommerische Flurnamensammlung. Kreis Schlawe*, Stettin: Landeskundl. Forschungsstelle d. Prov. Pommern.
- HOOGEWEG H. 1924. *Die Stifter und Klöster der Provinz Pommern*, Bd. 1, Stettin: Léon Sauniers Buchhandlung.
- HOOGEWEG H. 1925. *Die Stifter und Klöster der Provinz Pommern*, Bd. 2, Stettin: Léon Sauniers Buchhandlung.
- KLEMPIN R. 1868. *Pommerisches Urkundbuch*, Bd. I, Stettin: Veröffentlichungen der Historischer Kommission für Pommern.
- KRAUSE M. 1989. Rötzenhagen, [w:] *Der Kreis Schlawe: Ein pommerisches Heimatbuch*, Bd. 2: *Die Städte und Landgemeinden*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck und Verlagsgesellschaft, 1123–1135.
- KRÜGER J. 2012. Die Münzprägung der pommerischen Herzöge, [w:] *Die Herzöge von Pommern. Zeugnisse der Herrschaft des Greifenhauses* Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern. Reihe V: *Forschungen zur Pommerischen Geschichte*, Bd. 45, N. Buske, J. Küger, R.G. Werlich (Hrsg.), Köln: Böhlau Verlag, 49–106.
- LEMCKE H. 1919. *Liber beneficiorum domus Corone Marie prope Rugenwold 1406–1528*, Stettin: Léon Sauniers Buchhandlung.
- MICHAELIS E. 1988. *Kirchspiel Wusterwitz: Kreis Schlawe in Pommern*, Siegen: Heimatkreisausschuss Schlawe.
- MÜLLER F. 1918. *Kloster Buckow. Von seiner Gründung bis zum Jahre 1325*, Stettin: Herrcke & Lebeling.
- OTTE H. 1857. *Archäologisches Wörterbuch zur Erklärung der in den Schriften über mittelalterliche Kunst vorkommenden Kunstaussdrücke*, Leipzig: Weigel.
- PANKOWSKI S. 2024. *Zakonne świadectwa. Średniowieczne glazy znalezione w lesie*, https://szczecin.tvp.pl/77560775/zakonne-swiadectwa-sredniowieczne-glazy-znalezione-w-lesie?fbclid=IwY2xjawIhb0dleHRuA2FlbQlXMQABHUNJKOoWkdZpWZFoqQiH_RGEQ3A0R85g4g57KxRxReVKhd5i-dKUvtldw_aem_n-BvyLV3NdIWg4x2s4UwmA [dostęp: 18.03.2025].
- PAWLAK S. 2006. *Architektura sakralna Pomorza Zachodniego*, <https://architektura.pomorze.pl/CZACHOW-small-Zachow-small+126> [zakładka Czachów (Zachow)] [dostęp: 18.03.2025].
- PERLBACH M. 1882. *Pommerisches Urkundbuch*, Danzig: Westpreussischen Geschichtsverein.
- ROSS L. 1989. Lantow, [w:] *Der Kreis Schlawe: Ein pommerisches Heimatbuch*, Bd. 2: *Die Städte und Landgemeinden*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck und Verlagsgesellschaft, 987–990.
- SACKEN E. 1893. *Katechismus der Heraldik*, Leipzig: Verlagsbuchhandlung von J.J. Weber.
- SUCHODOLSKI S. 2019. Początki polskiego mennictwa w świetle nowszych badań, *Slavia Antiqua* 60: 192–219.
- SÜHNEKREUZE 2006: <https://www.suehnekreuz.de/nieder/cappel.htm#text1> [dostęp: 18.03.2025].

- SZUBA M. 2021. *Domniemane krzyżackie kamienie graniczne z obszaru Gminy Wicko* [referat niepublikowany, slajdy udostępnione dzięki uprzejmości autora].
- TURCZYN T. 2024. *Sensacyjne odkrycie w Nadleśnictwie Sławno. Zdjęcia*, https://slawno.naszemiasto.pl/sensacyjne-odkrycie-w-nadlesnictwie-slawn0-zdjecia/ar/c8-9323315?fbclid=IwY2xjawIhblJleHRuA2FlbQlXMQABHbhbT2tCkXZTfcoed0bBGUStsA5N2ijhkAj4k8nsTk9DIywMPCFWg9jlYA_aem_2mE_RPdaitChQl7swSD17g [dostęp: 18.03.2025].
- WALKIEWICZ L. 2007. Domena Darłowska, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. VI: *Gmina Darłowo*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 105–138.
- WERLICH R.G. 2012. „... welches den Greifen führt...” – Das Geschlecht der Herzöge von Pommern und seine heraldischen Herrschaftssymbole, [w:] *Die Herzöge von Pommern. Zeugnisse der Herrschaft des Greifenhauses Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern*. Reihe V: *Forschungen zur Pommerschen Geschichte*, Bd. 45, N. Buske, J. Küger, R.G. Werlich (Hrsg.), Köln: Böhlau Verlag, 163–254.
- WYBRANOWSKI D. 2016. Działalność i skład osobowy domów zakonu joannitów w Księstwie Pomorskim w pierwszej połowie XIV wieku, *Studia z Dziejów Średniowiecza* 20: 339–370.

Stein mit Kreuz in der Nähe von Smardzewo

Zusammenfassung

Im Jahre 2020 hat man während Waldarbeiten in der Nähe von Smardzewo eine ungewöhnliche Entdeckung gemacht. Nach der Fällung einiger Bäume wurde ein ungeheuer großer Felsblock mit einem ausgemeißelten Jerusalemer Kreuz (Krückenkreuz) freigelegt. Diese Entdeckung war eine Sensation, denn niemand wusste, was der Stein darstellen könnte. Es entstanden vielerlei Gerüchte, auch in den Medien, und nicht immer mit wahrscheinlicher Begründung.

Den verschiedenen Artikeln entnahm der Autor dieser Arbeit eine interessante Lösung der Entdeckung.

Im Artikel wurde Aussehen und Lage des Fundes beschrieben, auch eine Erklärung des Symbols des Jerusalemer Kreuz (Krückenkreuz). Anhand vieler Gespräche versuchte der Autor Spuren zu finden. Auf diesen Spuren beginnt der Leser seine Reise – ab der Zeit der mittelalterlichen Orden, der Fürsten und Bischöfe, über Geschichten adliger Familien, die im XX Jh. völlig von der Schlauer Erde verschwanden. So traten im Artikel Fragen auf, z.B. wer sind die Autoren der Zeichen und was war ihre Motivation. Die Werkstatt der Autoren sind schriftliche, kartografische und ikonografische Quellen. Sein Ziel ist, das Interesse zu erwecken, sich für die Funde zu interessieren, und nicht nur der Professionsisten, sondern auch der Geschichtsamateure.

Szczątkowo zachowane akta Starostwa Powiatowego w Sławnie (*Landratsamt Schlawe*) w zasobie Archiwum Państwowego w Szczecinie

MACIEJ SZUKAŁA (SZCZECIN)

Urząd starosty powiatowego (*Landratsamt*) po raz pierwszy na obszarze Marchii Brandenburskiej pojawił się w XVI wieku, a na Pomorzu w 1716 roku Landrat (starosta) wybierany był przez sejmik powiatowy złożony z właścicieli majątków rycerskich i zatwierdzany przez króla Prus. Landrat w powiecie decydował w sprawach komunalnych, finansowych, politycznych i policyjnych. W okresie reform w Prusach, przeprowadzanych przez ministrów Steina i Hardenberga na mocy rozporządzenia z 30 kwietnia 1815 roku, landrat został podporządkowany nadrzędnemu organowi administracji państwowej, którym była rejencja. Reformy z lat 70. XIX wieku zwiększyły jego władzę, gdyż stał się samodzielnym reprezentantem państwa. Miał duży wpływ na samorząd powiatowy, ponieważ stał na czele utworzonego w 1872 roku Wydziału Powiatowego (*Kreisausschuss*) – organu wykonawczego sejmiku¹. Kolejne ustawy z 30 lipca 1883 roku oraz rozporządzenia z 3 września 1932 roku i z 31 marca 1933 roku wzmacniały władzę landrata.

Powiat sławieński istniał od XVIII wieku, a ostateczny kształt terytorialny uzyskał w 1818 roku (Lindmajer 2003). Według spisu z 1925 roku z uzupełnieniami z 1932 roku (*Gemeindelexikon* 1932: 76–80) obejmował cztery miasta: Darłowo, Polanów, Sianów i Sławno – siedzibę powiatu

¹ Zasadnicze informacje o urzędzie landrata (Salmonowicz 1993: 107–110; 2000: 52, 53; Wielopolski 1965: 43).

oraz 143 wsie z majątkami ziemskimi i przysiółkami. Powiat sławieński wraz z innymi 12 powiatami wchodził w skład rejencji koszalińskiej (*Gemeindelexikon* 1932: XVIII).

Według wspomnianego spisu z 16 czerwca 1925 roku na terenie powiatu mieszkało 78 425 osób, z tego 76 827 ewangelików (luteranie), 728 innych wyznań ewangelickich, 521 wyznania rzymskokatolickiego, 72 prawosławnych, 196 żydów, 81 bezwyznaniowców (*Gemeindelexikon* 1932: XXVIII).

Akta Starostwa Powiatowego w Sławnie, zbędne w bieżącym administrowaniu, do Archiwum Państwowego w Szczecinie zaczęły napływać pod koniec XIX wieku. Pierwsza niewielka akcesja dwóch jednostek archiwalnych miała miejsce 16 września 1890 roku², a kolejna 15 września 1904 roku (47 j. a.)³. Następny dopływ w liczbie 34 j. a. nastąpił dopiero 17 października 1918 roku⁴. Kolejne miały miejsce 1 kwietnia 1921 roku (11 j. a.)⁵ i 4 maja 1926 roku (3 j. a.)⁶. Ponowny dopływ odnotowano dziewięć lat później 9 kwietnia 1935 roku, kiedy przekazano kolejne 31 j. a.⁷, a 26 stycznia 1936 roku jedną j. a.⁸. Bardzo duży dopływ (907 j. a.) nastąpił 6 kwietnia 1938 roku⁹. Jego uzupełnieniem było nadesłanie 31 grudnia 1940 roku jednej j. a.¹⁰. W następnych latach nie zanotowano przekazania kolejnych jednostek ze Starostwa Sławno. Zespół przechowywany w archiwum szczecińskim liczył więc ponad tysiąc jednostek archiwalnych.

W okresie II wojny światowej, kiedy nowoczesne środki techniczne, na przykład samoloty, umożliwiały dokonywanie zniszczeń na odległych od frontu obszarach przeciwnika, ochrona dóbr kultury stała się istotnym problemem. Ewakuację zasobu archiwalnego w Szczecinie zarządzono w 1942 roku, gdyż miasto o charakterze przemysłowo-portowym od 1940 roku zostało już kilkakrotnie zbombardowane. Stosunkowo bezpiecznymi miejscami ewakuacyjnymi były zamki, dwory lub kościoły (Szukała 2019: 196).

Pierwszy transport archiwaliów ze Szczecina do zamku w Pęzinie (Pansin) w okolicach Stargardu odbył się 18 września 1942 roku. Systematyczne wywożenie akt trwało do 24 marca 1945 roku.

² Archiwum Państwowe w Szczecinie, zespół Archiwum Państwowe w Szczecinie, Dienstregratur (dalej APSz D) nr 445 b, s. 16.

³ APSz D nr 445 b, s. 30.

⁴ APSz D nr 445 b, s. 51.

⁵ APSz D nr 445 b, s. 54.

⁶ APSz D nr 445 b, s. 60.

⁷ APSz D nr 445 c, s. 23.

⁸ APSz nr 445 d, s. 1.

⁹ APSz nr 445 d, s. 17.

¹⁰ APSz nr 445 d, s. 58.

Według zachowanej dokumentacji zespół Starostwo Powiatowe w Sławnie (Rep. 66) wraz z innymi aktami kilku starostw oraz kilku miast pomorskich, zespołu Wyższego Sądu Krajowego w Szczecinie, kilku sądów obwodowych, urzędów katastralnych, Związku Prowincjonalnego, Muzeum Regionalnego w Świnoujściu, Bractwa Kurkowego w Drawnie, nadprezydenta prowincji Pomorze (część), rejencji koszalińskiej (część), jak też 53 worki książek z zasobu biblioteki Towarzystwa Historii i Starożytności Pomorza 6 maja i 19 czerwca 1944 roku przewieziono do zamku rodziny von Wedemeyer w Tucznie (Schönrade), w ówczesnym powiecie Strzelce Krajeńskie (Kreis Friedeberg Nm.) (Stelmach 1995; Szukała 2019: 195–206; Sitarz 2021). Los tych archiwaliów dopełnił się w końcowym okresie wojny.

W 1990 roku hrabina von Schwerin w liście do redakcji niemieckiego tygodnika „Die Zeit” poinformowała, że w lutym 1945 roku widziała, jak płonął podpalony pałac w Tucznie, którego część pomieszczeń była wypełniona aktami Archiwum Państwowego w Szczecinie¹¹. Ocalałe materiały archiwalne (pół samochodu ciężarowego) przywieziono we wrześniu 1946 roku do Szczecina. Straty w Tucznie szacuje się na 98% wszystkich archiwaliów (Sitarz 2021: 153).

Posiadany przez Archiwum Państwowe w Szczecinie zespół Starostwo Powiatowe w Sławnie (Landratsamt Schlawe) liczy obecnie jedynie 6 j. a. z lat 1806–1874. Rozmiar zespołu to 0,15 m.b. Ten szczątkowo zachowany zespół wymaga opisu. Ze względu na małą liczbę jednostek akta dotyczą jedynie kilku zagadnień, którymi zajmował się urząd powiatowy (Landratsamt): sprawy kontrybucji i świadczeń w czasie okupacji francuskiej, kwestii melioracji, zmian własnościowych w okolicach Darłowa oraz działalności Związku Wyborczego Konserwatystów powiatów sławieńskiego i miastecckiego (Konservative Wahl-Verein Schlawe-Rummelsburg). Ponieważ tych poszytów jest niewiele, ich treść omówię zgodnie z kolejnością sygnatur w inwentarzu (Łazarek 2005).

Poszyt o sygn. 1 – Konservative Wahl-Verein Schlawe-Rummelsburg liczy 596 stron pochodzących lat 1861–1874. Zawiera bogate materiały na temat działalności stowarzyszenia wspomagającego kandydatów do Landtagu i Reichstagu z ramienia konserwatystów. Najstarszym dokumentem w tej jednostce archiwalnej jest „Statut des conservativen Vereins für Wahlbezirk Schlawe-Rummelsburg” z 10 października 1861 roku¹², podpisany przez ówczesne władze Związku jako Direktorium: landrat powiatu sławieńskiego von Woedtke, hrabia von Blumenthal, oraz radca von

¹¹ APSz D nr 1109/XXII, s. 2 (odręczna notatka Bogdana Frankiewicza).

¹² APSz Starostwo Powiatowe w Sławnie (dalej SPS) nr 1, s. 314, 315.

Böhn, jako skarbnik (Schatzmeister): właściciel majątku rycerskiego Mel-lenthin z Rzyszczewa (Ristow). Podpisali ten statut też inni członkowie zarządu: marszałek dworu von Schlieffen, były landrat powiatu sławieńskiego von Kleist, radca Kratz, rotmistrz von Puttkamer, mistrz ciesielski Schwandes, rentier Schübner oraz właściciel młyna Voß¹³.

W innych materiałach ukazano działalność zarządu Związku. Są to sprawozdania ze spotkań członków tego gremium oraz walnych zgromadzeń¹⁴. Przedstawiono również korespondencję ze szczecińskim wydawcą Robertem Grassmannem¹⁵.

W omawianej jednostce archiwalnej zamieszczono egzemplarz pisma z Darłowa z 1866 roku *Der Wächter a.d. Ostsee*¹⁶. W jednostce wśród pism znajdują się lista członków Związku z Darłowa oraz spisy ogólne z innych miejscowości¹⁷. W poszycie widnieje lista osób zamawiających publikacje Związku z adresem¹⁸. Zamieszczono wykaz obwodów wyborczych (Wahlbezirke) powiatu miastecckiego, listę wyborców i kandydatów powiatów sąsiednich, w tym sławieńskiego¹⁹.

Pokaźną część omawianego poszytu stanowi korespondencja różnych osób z lat 1866–1873 w sprawach organizacyjno-politycznych z landratem powiatu sławieńskiego Carlem Ludwigiem Reinholdem v. Woedtke, jednym przewodniczącym Związku²⁰, oraz z lat 1873–1874 z marszałkiem dworu von Schlieffenem, kierującym w tym okresie Związkiem²¹.

W niektórych dokumentach ukazano budżet Związku²², zamieszczono drukowane ulotki z 1873 roku, skierowane do wyborców konserwatywnych w okresie konfliktu państwa pruskiego z Kościołem katolickim i Kościołem protestanckim (Kulturkampf)²³.

W dokumencie von Schlieffena z 1874 roku przedstawiono położenie partii konserwatywnej i Związku po wyborach do Reichstagu²⁴.

¹³ APSz SPS nr 1, s. 315.

¹⁴ APSz SPS nr 1, s. 7–13, 32–40, 137, 150–153, 189–192, 251–258, 264–280, 285, 323, 324, 329, 379, 431, 434–437, 451, 472, 486–488, 495–498, 562–570.

¹⁵ APSz SPS nr 1, s. 18–21.

¹⁶ APSz SPS nr 1, s. 26–29.

¹⁷ APSz SPS nr 1, s. 25, 30, 31, 357–361, 365–374, 504–510.

¹⁸ APSz SPS nr 1, s. 59–69, 347–349.

¹⁹ APSz SPS nr 1, s. 71, 72, 104–107, 473–484, 502, 503, 524–555.

²⁰ APSz SPS nr 1, s. 41–57, 74–85, 94–96, 98–101, 110–136, 139–143, 177–188, 193–218, 220–225, 226–248, 259–263, 281, 282, 286–313, 375–378.

²¹ APSz SPS nr 1, s. 380–430, 432, 438, 450, 457–471, 489–494, 499, 500, 511–523, 560, 561, 571–586, 588–595.

²² APSz SPS nr 1, s. 330–337, 342.

²³ APSz SPS nr 1, s. 454–456.

²⁴ APSz SPS nr 1, s. 556–558.

W kolejnej jednostce archiwalnej o sygn. 2, liczącej 54 strony i dotyczącej spraw gospodarczych, znajdują się dokumenty z lat 1838–1860. Chodzi w nich o proces tworzenia i powiększania gospodarstw rolnych oraz przemysłowych (Etablissements) w różnych miejscowościach powiatu sławieńskiego. Na uwagę zasługują przede wszystkim wykazy tabelaryczne z nazwami miejscowości, w których dokonano zmian²⁵. Resztę poszytu stanowi korespondencja na temat omawianych zmian gospodarczych.

Kolejny poszyt, sygn. 3, to duża jednostka archiwalna licząca 828 stron, obejmująca lata 1862–1866. Zawarto w niej dokumentację dotyczącą spraw uwłaszczeniowych w urzędzie w Darłowie (Amt Rügenwalde). Istotną wartością tych archiwaliów są liczne (kilkadziesiąt²⁶) rysunki, plany sytuacyjne układu przestrzennego zagród w poszczególnych miejscowościach oraz rzuty przyziemia niektórych budynków i nieczęste rysunki fasad. Pozostała dokumentacja to korespondencja urzędowa dotycząca zmian własnościowych.

Poszyt o sygn. 4²⁷, z lat 1807–1809, liczy 54 strony. Dotyczy rozliczeń finansowych w czasie okupacji francuskiej, kiedy poszczególne miasta, powiaty musiały utrzymywać armię francuską, zaopatrując ją nie tylko w furaz, czyli paszę dla koni, ale także opłacając kwaterunek dla wojsk i inne zobowiązania. Poszyt zawiera wpłaty i wypłaty z tak zwanej kasy furazowej (Fourage Casse), nadsyłane do ówczesnego landrata powiatu sławieńskiego Friedricha Georga Wilhelma von Below.

Kolejny poszyt, sygn. 5²⁸, zawiera dokumenty z lat 1807–1809. Liczy 57 stron i jest tabelarycznym wykazem miejscowości powiatu sławieńskiego wpłacających kontrybucję, która ostatecznie trafiała do francuskiej cesarskiej kasy wojskowej w Szczecinie.

Ostatnim omawianym poszytem ze szczątkowo zachowanego zespołu jest poszyt nr 6²⁹, z lat 1833–1872. Liczący 134 strony i zawiera dokumenty dotyczące budowy urządzeń melioracyjnych w powiecie sławieńskim, czyli zarządzenie ministerstwa spraw wewnętrznych w Berlinie kierowane do rejencji koszalińskiej³⁰ oraz dalsze rozporządzenia rejencji

²⁵ APSz SPS nr 2, s. 7–11, 15–19, 28, 29, 31, 32, 35, 36, 40–43.

²⁶ APSz SPS nr 3, s. 3, 12, 13, 21, 30, 36, 80, 81, 106, 158, 165, 167, 176, 266, 274, 276, 350, 362, 369, 454, 474, 488, 498, 503, 508, 516, 519, 525, 526, 531, 538, 547, 551, 574, 581, 586, 593, 602, 603, 612, 636, 644, 650, 666, 668, 679, 693, 709, 721, 724, 730, 738, 744, 746, 779–781.

²⁷ APSz SPS nr 4, s. 1–54.

²⁸ APSz SPS nr 5, s. 1–57.

²⁹ APSz SPS nr 6, s. 1–134.

³⁰ APSz SPS nr 6, s. 2–5, 11, 12.

w tej sprawie kierowane do poszczególnych landratów³¹. Zawarto w nim także policyjne przepisy (Polizei-Reglement) w paragrafach dokładnie określające wykonanie prac melioracyjnych³². W kolejnej części poszytu zamieszczono korespondencję rejencji koszalińskiej z landratem sławieńskim von Woedtke w sprawach melioracji³³, a także egzemplarz gazety „Schlawer Kreisblatt” nr 49 z 1872 roku zawierający rozporządzenie landrata Woedtke³⁴.

Z przedstawionego opisu zawartości treści akt zespołu Starostwo Powiatowe w Sławnie wynika, że II wojna światowa obeszła się surowo z tym zespołem, który w 1938 roku liczył prawie tysiąc j. a. To, co zostało, jest tylko niewielkim fragmentem pierwotnego zespołu, dotyczącym jedynie kilku zagadnień natury społecznej i gospodarczej.

Bibliografia

- GEMEINDELEXIKON 1932. *Gemeindelexikon für den Freistaat Preussen*, B. IV: *Provinz Pommern*, Berlin: Preußischen Statistischen Landesamts.
- LINDMAJER J. 2003. Kształtowanie się terytorium i ustroju powiatu sławieńskiego na tle powiatów sąsiednich w latach 1815–1914, [w:] *Pamięci historyka polskich Kresów Tadeusza Gasztolda*, J. Lindmajer (red.), Słupsk: Pomorska Akademia Pedagogiczna, 41–59.
- ŁAZAREK A. 2005. *Informacja do zespołu Starostwo Powiatowe w Sławnie (Landratsamt Schlawe)*, Szczecin [maszynopis].
- SALMONOWICZ S. 1993. Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815–1850, [w:] *Historia Pomorza*, t. III: *1815–1850*, cz. I: *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, G. Labuda (red.), Poznań: Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 55–142.
- SALMONOWICZ S. 2000. Administracja i prawo w prowincjach pomorskich w latach 1850–1918, [w:] *Historia Pomorza*, t. IV: *1850–1918*, cz. I: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, S. Salmonowicz (red.), Toruń: Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk, Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Uniwersytet Szczeciński, 31–69.
- SITARZ B. 2021. Zabezpieczanie i scalanie rozproszonego zasobu Archiwum Państwowego w Szczecinie w latach 1945–1950, *Szczecińskie Studia Archiwalno-Historyczne* 5: 103–167.
- STELMACH M. 1995. Losy archiwaliów szczecińskich w okresie II wojny światowej, *Szczeciński Informator Archiwalny* 9: 17–38.
- SZUKAŁA M. 2019. *Archiwum Państwowe w Szczecinie w latach 1914–1945. Ludzie i działalność*, Szczecin: Archiwum Państwowe w Szczecinie, Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych w Warszawie.
- WIEŁOPOLSKI A. 1965. *Ustrój polityczny Pomorza Zachodniego w XIX wieku*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.

³¹ APSz SPS nr 6, s. 1, 7, 8, 13, 14, 43, 61.

³² APSz SPS nr 6, s. 15–42, 44–57.

³³ APSz SPS nr 6, s. 63–132.

³⁴ APSz SPS nr 6, s. 100, 101.

Źródła w Archiwum Państwowym w Szczecinie

Zespół: Archiwum Państwowe w Szczecinie (Staatsarchiv in Stettin), nr 445 b, 445 c, 445 d, 1109/XXII.

Zespół: Starostwo Powiatowe w Sławnie (Landratsamt Schlawe), nr 1–6.

**Teilweise erhaltene Akten des Landratsamtes Schlawe
im Staatsarchiv Stettin in Szczecin (Stettin)**

Z u s a m m e n f a s s u n g

Der Artikel enthält die kurze Geschichte der Entstehung des Archivalien Bestand im Staatlichen Vorkriegsarchiv in Stettin, vor allem das zahlreiche Zugänge von Akten des Landratsamtes Schlawe. Kurz vor dem Ausbruch des Krieges befanden sich im Stettiner Archiv ca. 1000 Akten des Schlauer Amtes. Während des Krieges wurden sie nach Schönrade (Tuczno) im Schloss sichergestellt. Das Schloss ist im Februar 1945 mit allen sich dort befindenden Akten verbrannt.

Im Artikel wird auch der Inhalt von 6 Akteneinheiten des Bestandes des Landratsamtes Schlawe, die aus den Kriegswehen gerettet wurden, besprochen.

Przegląd inwestycji drogowych na terenie ziemi sławieńskiej od początku XIX do początku XX wieku

JÓZEF LINDMAJER (SŁUPSK)

Część I. Do przełomu lat 60. i 70. XIX wieku

Użyty w tytule termin „inwestycje drogowe” należy pojmować jako przebudowa różnego rodzaju pod względem właściwości i przeznaczenia istniejącej sieci dróg lądowych, niekiedy od dawna wykorzystywanych szlaków (w tym pieszych) na nowocześniejsze trasy kołowe o utwardzonej (pewniejszej) i szerszej nawierzchni warunkujące nową (lepszą jakość) podstawę techniczną połączeń i korzyści wynikające z rozwoju sprawniejszego transportu pasażerskiego, coraz większych i ważniejszych przewozów towarowo-pocztowych, zwłaszcza w okresie przed pojawieniem się (też w dawnym powiecie sławieńskim) rozbudowywanego systemu trakcji kolejowej, poczynając od przełomu lat 60. i 70. XIX wieku.

Jest to opracowanie o charakterze materiałowym, z niewielkimi jedynie elementami analizy rzeczowej czy pewnymi uwagami – jeżeli było to uzasadnione i możliwe – nawet o charakterze krytyczno-polemicznym. Ten materiał to wstępna, ale zasadniczo istotna (jak dotąd) próba zebrania i ostrożnego przetworzenia raczej dość jeszcze prostego (oceniając metodę źródłowej narracji) ujęcia przedkładanego tematu na użytek zainteresowanych takim specyficznym zasobem wiedzy o XIX-wiecznej, gospodarczej przeszłości części Pomorza na przykładzie historycznej ziemi sławieńskiej, czyli terytorium dawnego powiatu sławieńskiego (sprzed 1945 roku) o około 1/3 większego od powiatu współczesnego.

Pod względem chronologicznym zagadnienie zostało ujęte z podziałem na dwa (nierówne) okresy. Za cezurę wewnętrzną przyjęto rok 1870. Wtedy

to zakończona została budowa biegnącej przez całe Pomorze „odrzańsko-wiślane” (zatem wliczając i ziemię sławieńską) przelotowej, dalekobieżnej linii kolejowej Szczecin–Stargard–Koszalin–Słupsk–Gdańsk (por. niżej). Odtąd zaczęło się swoiste, ale i rzeczywiste zapisywanie. Po pierwsze, nowego znaczenia i rangi rozdziału o historii nowoczesnej, wręcz rewolucyjnie ważnej sieci lądowej komunikacji kolejowej, także w prowincji pomorskiej. Po drugie, nadal postępowało kształtowanie odrębnej roli wciąż trwającego, intensyfikującego się w Prusach i na pruskim Pomorzu, procesu rozbudowy bardziej przystępnych dla wewnętrznego systemu, szybszych lądowych połączeń handlowych (również na ziemi sławieńskiej), nowych rozwiązań w istniejącej podstawowej strukturze drogowej komunikacji za pomocą utwardzonych szlaków lądowych, znaczenia regionalnego, lokalnego, powiatowego. Stymulowały one w sposób znaczący, wyraźniej od przełomu XIX/XX wieku, rozwój głównego sektora gospodarczo-produkcyjnego regionu sławieńskiego, to znaczy coraz bardziej wydajnego i dochodowego, wysokotowarowego rolnictwa, wliczając wciąż rozbudowywane na wsi obiekty drobnego rodzimego przemysłu przetwórstwa rolno-spożywczego opartego na surowcach z wielkich majątności ziemskich.

Za podstawę tego opracowania posłużyły zebrane dość liczne treści, poświadczające źródłowo fakty i elementy tworzące tło historyczne, a wydobyte przede wszystkim z dwóch podstawowych źródeł poznania. Po pierwsze, są to wypisy informatyczne zawarte w blisko 40 rocznikach (oprawnych tomach) zawierających komplety numerów z okresu 1843–1915 urzędowej sławieńskiej gazety powiatowej „Schlawer Kreisblatt”. Po drugie, wykorzystano też niektóre poszyty z ważnych zespołów aktowych przechowywanych (dawniej i aktualnie) w archiwach państwowych w Koszalinie i Szczecinie. Okazały się one istotne nie tylko dla uzupełnienia (doprecyzowania) pewnych faktów z podstawowego zakresu tematycznego (tj. budownictwa drogowego w Sławieńskim), ale – co równie ważne – dla wykazania, że istniały wywołane realnymi decyzjami o planach, przebiegu przygotowań i wykonywaniu budowy (unowocześnianiu) określonej szosy kontrowersje wynikające chociażby z odmiennych, na tym tle zrodzonych, interesów gospodarczo-rozwojowych Darłowa i Sławna. Warto wiedzieć, że miały one miejsce już na długo przed poprowadzeniem przez teren powiatu sławieńskiego pierwszej (przelotowej) i do dzisiaj ważnej magistrali kolejowej Stargard–Koszalin–Sławno–Słupsk–Gdańsk, finalizowanej z uwzględnieniem etapowo kończonych tras: Stargard–Koszalin (1846–1859), Koszalin–Sławno–Słupsk (1859–1869), Gdańsk–Sopot–Słupsk (1870)¹.

¹ Noszę się z zamiarem przybliżenia (w odrębnych tytułach publikacyjnych) zagadnień o rozwoju połączeń komunikacyjno-pocztowych (pasażerskich) ustanawianych wraz z powstawaniem nowych (utwardzonych) dróg we wspomnianym regionie pomorskim, w powiąza-

W uzupełniającym (nieznacznym) zakresie ta wiedza, wydobyta z podanych wyżej dwóch zasadniczych zasobów źródłowych, została oparta na dość oszczędnie rozpoznanych konkretach i uogólnieniach zawartych w nielicznej zresztą literaturze przedmiotowej oraz pomocniczej, zwłaszcza w opracowaniach niemieckich².

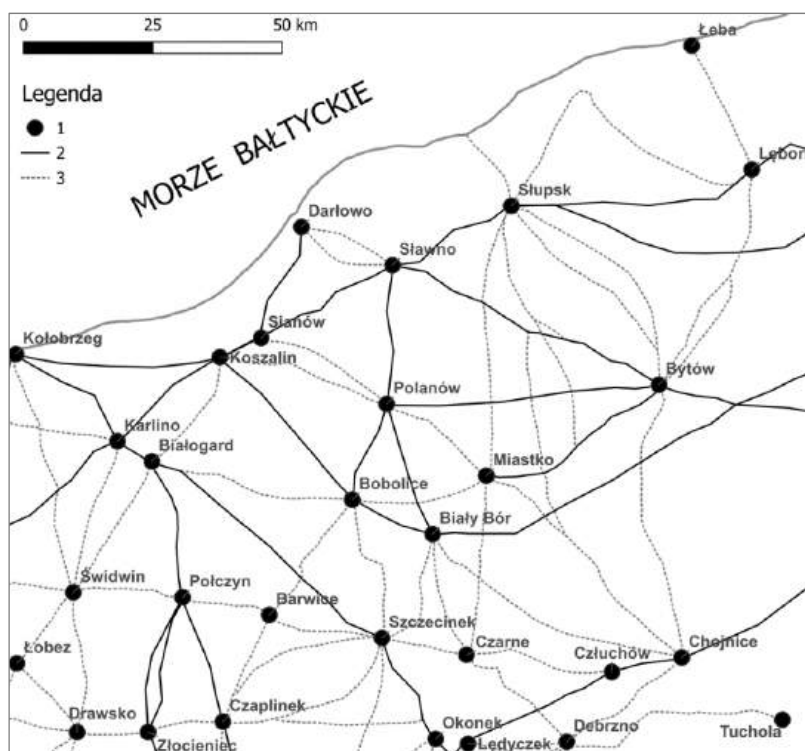
Porównując sieć i wytyczony przebieg istniejących podstawowych tras lądowych, zaliczanych do pocztowych i kurierskich, według ich stanu z końca XVIII wieku (lata 80.) (Ryc. 1) widać, że nie uległy one właściwie żadnej istotnej zmianie w konfrontacji z ich znaczeniem i rozplanowaniem w 1808 roku (o czym niżej). W tym okresie (na początku XIX wieku) przez teren powiatu sławieńskiego przebiegały nadal dwie drogi tej samej kategorii – uważane (oficjalnie?) za równorzędne – zwane i znane od dawna jako trakty pocztowe i wojskowo-kurierskie. Jedna linia to znacznie eksploatowana przynajmniej od połowy XVII wieku, część dalekosiężnej trasy Berlin–Szczecin–Stargard–Koszalin–Sławno–Słupsk–Gdańsk (i dalej do Prus Wschodnich – Królewca)³. Ta ważna droga „szła” z Berlina na wschód przez Szczecin, zwłaszcza po 1723 roku, gdy to miasto twierdza zostało na trwałe opanowane przez Prusy (kosztem Szwecji) i ustanowione stolicą powiększonej prowincji pomorskiej złożonej (od połowy XVII wieku) ze Starego Pomorza Tylnego (Hinterpommern; por. przyp. 3) położonego na wschód od Odry⁴ oraz z przyłączonej po 1721 roku części Pomorza Szwedzkiego (Przedniego – Vorpommern). Inna i równie istotna dla pruskiego Pomorza dalekosiężna szosa (w ówczesnym znaczeniu), wykorzystywana też przynajmniej od połowy XVII wieku jako lądowa arteria towarowa, pocztowo-pasażerska i kuriersko-wojskowa, biorąca swój początek w Berlinie, przebiegała przez Freienwalde (w Brandenburgii), Chojnę, Pyrzyce, Stargard i dalej przez Koszalin, Sławno, Słupsk, Gdańsk aż do Prus Wschodnich (Wielopolski 1959: 92).

niu z unowocześnianiem całego systemu telekomunikacyjnego, wreszcie – nawiązania do postępów w budownictwie kolejowym i jego wpływie na zmiany w przebiegu oraz właściwościach całej komunikacji drogowej (od ok. 1859 do 1914 roku).

² Do tych przydatnych w szczególności zaliczają się: Hoyer 1868; *Der Kreis Rummelsburg. Ein Heimatbuch*, Stettin 1938 (oraz reprint z 1979 roku); Lange 1938; Vollack 1986a; 1986b; Stoebbe 1898; Rosenow 1939.

³ Zanim ostatecznie w 1653 roku większy fragment do niedawna samodzielnego państwa pomorskiego Gryfitów (którzy zakończyli swoje panowanie po 500 latach w 1637 roku wraz ze śmiercią ostatniego władcy – księcia Bogusława XIV) wszedł w skład Brandenburgii (jako tzw. Pomorze Tylnie (Hinterpommern) z ziemią sławieńską) i stał się własnością jej panującego na tronie księcia elektora Fryderyka Wilhelma, główna „arteria” komunikacyjna ze stołecznego Berlina do Królewca (częściej wykorzystywana) wiodła przez nadodrzański Gorzów i dalej przez: Walcz, Człuchów, Chojnice, Tczew i Malbork (Radde 1986: 258).

⁴ Gdzie zlokalizowane były miasta (wymieniając większe): Stargard, Kołobrzeg, Białogard, Koszalin, Szczecinek, Sławno, Darłowo, Słupsk, a od 1657 roku Łębork i Bytów.



Ryc. 1. Wybrane lądowe szlaki handlowe i komunikacyjne we wschodniej części pruskiego Pomorza w końcu XVIII w. (ok. 1782–1784) (źródło: Lesiński 1982: 65; uzupełnione)

Legenda: 1 – główne miasta, 2 – szlaki pierwszej kategorii (dylizansowe oraz towarowo-pocztowe i kurierskie), 3 – szlaki drugiej kategorii (lokalne i regionalne).

Pierwsza z wymienionych strategicznych dróg lądowych Berlin–Królewiec na samym początku XIX wieku po raz kolejny przez pewien czas omijała (jako „arteria cywilna”) Szczecin, opanowany od jesieni 1806 roku przez francuskie wojska Napoleona. Do przebiegu i bardzo istotnego przystanku etapowego na tej trasie Szczecin został włączony na trwałe od prawdopodobnie około 1813–1814 roku. Inna trasa drogowa, wyszczególniona i potwierdzona źródłowo na początku XIX wieku, przechodząca przez fragment powiatu sławieńskiego, a uważana za równorzędną z dalekosiężną szosą do Gdańska–Królewca, to jeszcze nadal trakt Koszalin–Sianów–Darłowo. Za kolejne najważniejsze drogi wewnętrzne (gościńce – Landstrasse) w obrębie powiatu sławieńskiego w pierwszych latach XIX wieku uznawano następujące odcinki: (1) Sławno–Darłowo przez Stary Jarosław (i do gościńca Darłowo–Reblino), (2) Darłowo–Stary Kraków–Staniewice–Pałowo–Reblino, (3) Staniewice–Postomino–Ustka, (4) Sławno–Ostrowiec–

Krag–Polanów, (5) Ostrowiec–Sierakowo Sławieńskie–Kościernica (czyli do gościńca Koszalin–Bobolice), (6) Sławno–Żukowo Sławieńskie–Ciecholub–Miastko⁵.

Większość z nich były to pospolite gościńce, a zatem drogi gruntowe bez dodatkowych sztucznych usprawnień czy umocnień⁶. W takim stanie istniały one również w końcu lat 20. XIX wieku. Do tego typu szlaku należała także nieco umocniona droga gruntowa Polanów–Miastko oraz nowy gościniec ze Sławna do Darłowa prowadzący krótszą trasą przez Stary Jarosław–Krupy–Rusko⁷. Nazywany był drogą handlową (Commerzialstrasse), podobnie jak ważny dla regionu (nieco usprawniony) trakt ze Sławna do Polanowa⁸.

Ładowy układ komunikacyjny (drogowy) na bliższym oraz dalszym zapleczu gospodarczo-handlowym Sławna i Darłowa, a nawet Polanowa i Sianowa (por.: Szulist 1979; Lesiński 1982: 65; Lindmajer 1994a: 172), widziany przez pryzmat dość wyraźnie zarysowanego ślupskiego rynku regionalnego w poprzednich stuleciach (XVI–XVIII wiek) (por. Szultka 1981: 144–195), utrzymywał się bez istotnych zmian (także jakościowo-eksploatacyjnych) po ostatnich zmaganiach Prus z napoleońską Francją w latach 1813–1815, przynajmniej do końca drugiej dekady XIX wieku.

* * *

Państwo pruskie jako całość i jego poszczególne prowincje przewyciężały w ponapoleońskim powojennym okresie regres gospodarczy przejawiający się również spadkiem produkcji rolniczej i popytu na rynkach zagranicznych oraz wewnętrznym na surowce i podstawowe towary rolne (1810–1827)⁹, także na wytwory manufakturowo-rzemieślnicze. Rezultatem był ubytek zasadniczego potencjału głównych produktów i surowców handlowo-wymiennych. Jednakże Królestwo Pruskie (wzmocnione po 1815 roku politycznie, prestiżowo i terytorialnie) zaczęło uzyskiwać coraz lepsze rezultaty finansowe (nadwyżki budżetowe). Część z tych kumulowanych

⁵ Według „Karte von den Königlich Preussischen Staaten“, Berlin 1808.

⁶ Zaliczyć je można do rodzaju nieco szerszych i lepiej utrzymanych, bo częściej przemierzanych pieszych ścieżek bądź międzyleśnych duktów konnych, szerokich co najwyżej na potrzeby przejazdu wozu z towarami lub pasażerskiego zaprzęgu (powozu, bryczki, kolasy).

⁷ *Administrativ-Statistischer Atlas vom Preussischen Staate*, Berlin 1828: Karte No 1; *Atlas des Königreiches Preussen*, Erfurt 1831; *Charte vom Königlich Preussischen Regierungsbezirk Cöslin*.

⁸ *Handbuch zu dem Atlas von Preussen in 27 Karten. Der ersten Hälfte zweiter Theil*, Erfurt 1833, s. 248.

⁹ O kryzysie rolnym w tych latach: Wielopolski 1959: 53–55; Stępiński 1989: 242–243.

w kasie centralnej środków pieniężnych była przeznaczana na rozwój (unowocześnianie) infrastruktury komunikacyjnej niezbędnej w systemie wczesnego liberalizmu gospodarczego i przyspieszonego tworzenia zrębów coraz bardziej jednolitego i możliwie zwartego organizmu pruskiego rynku gospodarczo-handlowego oraz dla postępującej i na tym polu integracji polityczno-ekonomicznej Prus. Do tego państwa w 1815 roku włączono całe już historyczne Pomorze, gdy Prusy uzyskały ostatni fragment Pomorza Szwedzkiego (Neu-Vorpommern), tak zwane Nowe Pomorze Przednie – na zachód od rzeki Piany. Ostatecznie całkowite terytorium dawnego (do 1637 roku) Księstwa Pomorskiego (po 500-letnich dziejach samodzielnego istnienia) przestało istnieć. Stało się odtąd integralnym fragmentem rozległego Królestwa Pruskiego. Tym sposobem wspomniane Pomorze wraz z ziemią sławieńską nadal znajdowało się w składzie Rzeszy Niemieckiej.

Pierwsza szosa w Prusach została zbudowana w latach 1791–1793 i łączyła stołeczny Berlin z rezydencjonalno-królewskim Poczdamem (Czapliński i in. 1990: 402). W następnym dziesięcioleciu budowę wielu nowoczesniejszych (jak na tamte czasy), utwardzonych dróg kołowych w państwach niemieckich zainicjował Napoleon, gdy te organizmy sobie oręcznie i prawnie podporządkował (wliczając Prusy). Dla ekspansywnej cesarskiej Francji było to niezbędne chociażby ze względów strategiczno-logistycznych.

Dawne trakty i tradycyjne, najprostsze (gruntowe) gościńce były w Prusach z wolna (po 1815 roku) poprawiane, modernizowane, nieraz i wytyczane na nowych i krótszych trasach. Stanowiły drogi kołowe o coraz trwalszej nawierzchni, łatwiej dostępne i przejezdne bez względu na pory roku oraz warunki pogodowe.

Sławno leżało przy najważniejszym północnopomorskim starym szlaku pocztowo-pasażerskim o stale kluczowym znaczeniu strategiczno-wojskowym (Heerstrasse), biegnącym od Berlina przez Szczecin do Gdańska i dalej do Prus Wschodnich (Królewca). Pierwszy fragment tej unowocześnionej drogi (o zakładanej długości 45,5 mili, tj. ok. 341,5 km), budowanej od 1828 roku na terenie prowincji pomorskiej, prowadził z Anklam przez Pasewalk do Szczecina, gdzie dochodziła szosa z Berlina (wybudowana w 1822 roku). Dalej wiodła ona przez Dąbie, Goleniów, Nowogard, Płoty, Koszalin (Gaziński 1990: 25–41) z ważnym dla twierdzy kołobrzesckiej bocznym ramieniem komunikacyjnym od Nowogardu przez Gryfice, Kołobrzeg do Koszalina (por. Radamm 1932). W granicach powiatu sławieńskiego droga ta przechodziła (licząc od Koszalina) przez: Sianów, Karnieszewice, Dąbrowę, Pękanino, Niemiecę, Malechowo, Karwice, Rzyszczewo, Bobrowice, Sławno, Noskowo, Sycewice (Vollack 1986: 262). Droga na całej długości od Szczecina do Gdańska została przebudowana na ówczesną szosę (Kunststrasse) w latach 1828–1835: poszerzona, utwardzona, z nowymi

drewnianymi mostami i zamontowanymi na stałe przeprawami przez rzeki i inne ciek wodne oraz częściowo (dość wcześnie) obsadzona drzewami (por. niżej) (Rosenow 1939: 44; Lindmajer 1981: 203; Wielopolski 1959: 93). Najistotniejsze prace na odcinku przechodzącym przez powiat sławieński prowadzono w latach 1830–1832.

Drogę z Koszalina przez Górę Chełmską i Kłos do Sianowa budowało jesienią 1833 roku¹⁰ kilkudziesięciu Polaków – byłych żołnierzy z powstania listopadowego, którzy w październiku 1831 roku zostali w Prusach internowani i nie wybrali od razu dalszej wędrówki po emigracyjny chleb w zachodniej Europie. Polacy podczas pracy przy wspomnianej budowie byli zakwaterowani u sprawdzonych przez odpowiednie służby gospodarzy w Sianowie, Kłosie i Gorzebadzu (więcej: Katafiasz 2014; Chojecka 2014: 240, 244, 253).

Budowana główna szosa pomorska była (według ustaleń i umowy z 1827 roku) inwestycją finansowaną przez państwo pruskie częściowo z zasobów Prywatnego Banku Rycerskiego w Szczecinie¹¹ (reprezentującego pomorskie junkierstwo) (Stępiński 1989: 395). Na utworzenie i działalność takiego banku król pruski Fryderyk Wilhelm III wydał koncesję w sierpniu 1824 roku. Bank ten wyemitował wstępnie 250 akcji po 4 tys. talarów każda, na łączną początkową sumę 1 mln talarów kapitału, z czego tylko 20% (200 tys. tal.) opierało się na subwencji państwowej (Stępiński 1989: 393). Kierownictwo banku zostało naklonione do współfinansowania budowy szosy ze Szczecina do Białogardu kwotą 309 tys. marek (=103 tys. tal.) (Stępiński 1989: 394). W styczniu 1827 roku Fryderyk Wilhelm III wydał zgodę na wydatkowanie z kasy państwowej 1,5 mln marek (= 500 tys. tal.) z przeznaczeniem „na pierwsze 165 km drogi strategicznej Szczecin–Gdańsk” (Stępiński 1989: 396).

Prace o różnym stopniu zaawansowania przy tej drodze między Sianowem–Sławnem a Słupskiem trwały w latach 1828–1832. Odcinek wytyczony i prowadzący przez teren Sławna (w granicach miasta) był częściowo brukowany już od 1832 roku (Stępiński 1989: 396)¹². Koszty całkowite związane z tym zadaniem miasto musiało pokryć z własnych (lub pożyczonych) funduszy (Stępiński 1989: 396)¹³.

¹⁰ Dokładniej od 26 września do końca listopada 1833 roku.

¹¹ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Kosz.), Zespół: Rejencja koszalińska (Regierungsbezirk Köslin; dalej: Reg.K.), Akcesja (dalej: Acc.) 16/44, Nr 3276: Stettin, 16. Sept. 1845. Die Ritterschaftliche Privatbank in Stettin; też: Stępiński 1989: 393–397; Wielopolski 1959: 93. Zakładano na wstępie subwencję ze skarbu państwa pruskiego nawet po 22 tys. tal. za 1 milę tej drogi (Wielopolski 1959: 93). Por. też: Chojecka 2014: 239.

¹² Też: AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270: Coeslin, den 30. Nov. 1845; AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270: Stettin, den 29. August 1844.

¹³ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270: Inventarium... Schlawe, den 1. Febr. 1841.

Wzmocniona (brukiem?) nawierzchnia części budowanej drogi na przeważającym odcinku trasy między Koszalinem a Słupskiem miała wówczas 14 stóp szerokości (tj. 4,394 m)¹⁴, a niezbyt długie jej fragmenty (zapewne w obrębie miast) 20 stóp (tj. 6,3 m szerokości)¹⁵. Niemal od razu po obu stronach nowej szosy sadzono drzewa. Na odcinku sławieńskim były to tylko jarzębiny (Erberschen). Najwięcej nasadzeń wykonano na najdłuższym fragmencie drogi przebiegającej przez miejskie tereny uprawowe (Feldmark), licząc od strony zachodniej¹⁶.

Nie koniec o tym. W dniu 11 czerwca 1835 roku władze miejskie Sławna podpisały odrębny kontrakt z rządowym (królewskim) komisarzem do spraw budowy szos¹⁷ na terenie Starego Pomorza (Altpommern)¹⁸. Dokument dotyczył tych odcinków kończącej właśnie głównej szosy pomorskiej przechodzącej przez Sławno, które miasto zobowiązane było wybrukować w obrębie swojej terytorialnej jurysdykcji¹⁹.

Darłowo otrzymało nową drogę „bitą” (podstawowego statusu) do Karwic, to jest istotnego znaczenia łączność z główną szosą pomorską Szczecin–Gdańsk. Droga do Karwic została wybudowana w latach 1836–1837 według opracowanego i zatwierdzonego projektu z 1835 roku (Situations- und Nivellements Plan)²⁰. Chociaż już od 1 stycznia 1834 roku funkcjonowały na tej (wstępnie przebudowywanej) starej drodze roгатki (Barrieren) poboru opłat szosowych w Karwicach i Domasławicach²¹, podobnie jak w innych miejscach nowych tras (także w trakcie ich przebudowywania), przykładowo na terenie folwarku Nida koło Kragu (Rom b. Krangen) przy drodze Sławno–Polanów oraz na najważniejszym szlaku pomorskim (Szczecin–Gdańsk) we Wrześnicy i Karnieszewicach (Vollack 1986b: 162; Lindmajer 1994b: 218). Ostateczne protokolarne „odebranie” szosy Darło-

¹⁴ Pruska stopa (Preussischen Fuss) z lat 1817 (1868)–1872 to 0,313845 m (Ihnatowicz 1967: 34).

¹⁵ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270.

¹⁶ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270: Inventarium... Schlawe, den 1. Febr. 1841. Przy zachodnim odcinku drogi przed Sławnem posadzono 418 takich drzewek, na Przedmieściu Koszalińskim 29, a na Przedmieściu Słupskim (strona wschodnia) do granicy z Warszawkowem 76.

¹⁷ Zapewne chodzi o komisarza, który kierował ustanowionym Urzędem Inspektora Budowy Szos na Pomorzu, działającym w imieniu administracji państwowej (Chojecka 2014: 239).

¹⁸ W większości to obszar leżący po wschodniej stronie Odry, tak zwane Pomorze Tylne (Hinterpommern).

¹⁹ Pełny tekst kontraktu w Stoebe 1898: 255–258.

²⁰ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270, f. 120; też: Sievers 1929: 83, Rosenow 1939: 44, Lindmajer 1981: 203, przypis przyp. 6.

²¹ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3267: Stettin, den 27. Juni 1845.

wo–Karwice nastąpiło 6 grudnia 1839 roku, ale Darłowo, jak i zarząd komunalny powiatu sławieńskiego w tamtym roku i w latach następnych (por. niżej), pokrywały wciąż pojawiające się istotne potrzeby finansowe wymagane dla bieżącego utrzymywania tej drogi w pełnej i trwałej gotowości eksploatacyjnej²².

Budowa nowocześniejszej drogi Darłowo–Karwice (więcej o tym niżej) zbiegła się w czasie z oddaniem do użytku nowego szlaku drogowego ze Sławna do Darłowa przez Stary Jarosław i Krupy.

Zagadnienie wytyczania i poprowadzenia nowocześniejszej (lub nowo budowanej) szosy od skrzyżowania obok karczmy w Karwicach (Karwitzer Krüge) (przy głównej nowej drodze pomorskiej) do Darłowa było aktualne już w trakcie budowy tego najważniejszego traktu (Szczecin)–Koszalin–Sławno–Słupsk do Gdańska (1828–1835), urastając do jednego z pierwszoplanowych zadań inwestycyjnych w regionie darłowsko-sławieńskim. Stało się ono istotnym problemem widzianym wyraźniej wskutek inicjatywy podjętej przez tutejsze koła ziemiańsko-gospodarcze. Wśród inicjatorów podtrzymywania żywotności tego planu znalazł się właściciel dóbr rycerskich Tychowo Sławieńskie hrabia von Kleist. To on w swoim oświadczeniu z lutego 1833 roku, skierowanym do pruskiego ministra spraw wewnętrznych, wyraził się otwarcie, w imieniu „lobby” miejscowych wielkich posiadaczy rodowych majątków, o potrzebie i podstawowych warunkach założenia przez państwo Towarzystwa (Związku) Akcyjnego, którego celem stanie się wybudowanie szosy od skrzyżowania na wysokości Karwic do Darłowa²³. Wkłady kapitałowe wnoszone przez chętnych udziałowców w takiej docelowej spółce (instytucji) miały być oprocentowane w wysokości 5 punktów rocznie, mieć gwarancje i rzeczowe poparcie finansowe ze strony państwa²⁴. Wspomniane plany rozpoczęcia gromadzenia kapitału bu-

²² AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3267: Uebersicht..., f. 159. Również władze rejencji koszalińskiej dofinansowywały prace wykończeniowe niezbędne przed oddaniem do użytkowania szosowej drogi z Karwic do Darłowa, przykładowo w 1839 roku, AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 574, f. 29.

²³ Pośrednim potwierdzeniem podjęcia przez hrabiego, właściciela majątku ziemskiego w Tychowie Sławieńskim, takiej inicjatywy mogło być jego doświadczenie jako udziałowca Prywatnego Banku Rycerskiego w Szczecinie, który podjął się finansowania budowy najważniejszej północnopomorskiej drogi (1828–1835) Szczecin–Gdańsk. Tamże o udziałowcu tego banku von Kleist z Tychowa Sławieńskiego. W 1827 roku miał on w posiadaniu wykupione akcje za 54 tys. marek (= 18 tys. tal.).

²⁴ AP Szcz., NPPP, Nr 1962: Berlin, den 22. May 1833; M.H. baron von Schönberg piastował ten urząd od 20 lipca 1831 do lutego 1835 roku (Ihnatowicz, Biernat 2003: 552). Por. też o roli tego nadprezydenta w inicjatywach podejmowanych w okresie urzędowania (1831–1835) związanych z budową dalekobieżnej szosy Szczecin–Gdańsk (i przez Sławno), wyeksponowanej między innymi przez Chojecką (2014: 238).

dowlanego metodą dobrowolnie nabywanych docelowych akcji zostały ocenione (ogólnie) bardzo korzystnie przez ówczesnego naczelnego prezydenta prowincji pomorskiej Moritza Haubolda barona von Schönberga. Był on zdania, by w okresie budowy szosy Karwice–Darłowo oprocentowanie waleorów akcyjnych wynosiło 4%, 5% zaś włącznie z amortyzacją. Swoje uwagi nadprezydent von Schönberg zawarł w osobistych notatkach („Jurnal”) sporządzonych w trakcie służbowej podróży przez Hinterpommern w październiku 1833 roku²⁵.

Na jak najszybszym rozpoczęciu i sfinalizowaniu tej inwestycji drogowej, to jest od Karwic do Darłowa, najbardziej zależało (z oczywistych powodów) włodarzom tego miasta, a to dlatego, że port w Darłównu był od czasu napoleońskiej blokady kontynentalnej w początkach XIX stulecia coraz bardziej zaniedbany. Wciąż przeżywał (przełom lat 20. i 30. XIX wieku) pogłębiający się regres mierzony wyraźnym spadkiem morskich obrotów przeładunkowych, będących skutkiem zmniejszającej się podaży i akwizycji towarów oraz rolniczo-leśnych surowców eksportowych, głównie z wiejskiego, najbardziej wydajnego produkcyjnie w powiecie, zaplecza tego portu. Gdy w 1833 roku pojawiły się (por. niżej) inicjatywy podjęcia i wsparcia budowy przedłużenia drogi z Darłowa do portu w Darłównu, to Darłowo było skłonne („na razie” – *vorlegung*) wyłożyć na ten cel nawet z własnych zasobów kwotę 15 tys. talarów²⁶.

Wiemy, jak się potoczyła prawdziwa historia „szosowej” drogi z Darłowa do Karwic (zob. niżej), a dokładniej do lub od głównej państwowej szosy pomorskiej²⁷. Oddana do eksploatacji droga karwicko-darłowska w 1836–1837 roku (lub w 1839 roku; por. niżej) nie satysfakcjonowała ludzi władzy miejskiej z ratusza w Darłowie. W swoim piśmie do naczelnego prezydenta prowincji pomorskiej²⁸ z 25 maja 1838 roku magistrat Darłowa (z burmistrzem G.H. Krügerem) akcentował niezbędność dalszej budowy, czyli zwieńczenia jej końcowym odcinkiem z miasta do Darłówna (Münde)²⁹ o nieznaczonej w istocie długości 740 prętów (ok. 2,8 km)³⁰.

²⁵ AP Szcz., NPPP, Nr 1962 (bez folio i daty).

²⁶ AP Szcz., NPPP, Nr 1962 (bez folio i daty).

²⁷ Tak określił ten zmodernizowany wówczas utwardzony szlak drogowy wzdłuż całej prowincji pomorskiej syndyk Izby Przemysłowo-Handlowej rejencji koszalińskiej w Słupsku G. Sievers (1929: 83).

²⁸ Był nim od 12 maja 1835 do 21 stycznia 1852 roku Wilhelm Friedrich Fürchtegott von Bonin (Ihnatowicz, Biernat 2003: 552).

²⁹ AP Szcz., NPPP, Nr 1962: pismo magistratu Darłowa z 28 maja 1838 roku. Wśród sygnatariuszy tego dokumentu widnieje podpis młodego, rodowitego przedsiębiorcy – armatora z Darłowa E. Hemptenmacher.

³⁰ Rute: pręt pruski (reński) 1817–(1868)1872 mierzył 3,766 m.b. (Ihnatowicz 1967: 34, tab. 12).

Kolejne pismo z magistratu Darłowa do państwowych zwierzchników administracji prowincjonalnej w Szczecinie nosi datę 10 września 1838 roku i też dotyczy budowy szosy Darłowo–Darłówko. Władze miejskie uzasadniały jeszcze usilniej potrzebę tej inwestycji dla ożywienia portu i całej darłowskiej gospodarki (nie tylko morskiej), wliczając do beneficjentów jak najszerszy terytorialnie obszar północnego regionu powiatu – najbardziej wydajnego rolniczo. Ratusz darłowski starał się, żeby przeważające koszty tej inwestycji drogowej (Darłowo–Darłówko) pokryło państwo. Miasto (z kolei) sugerowało, że w ramach swojego udziału w kosztach budowy odstąpi część należności za sprzedane grunty w nieodległej wsi miejskiej Rusko o wartości 3 tys. talarów³¹.

Korespondencja w sprawie przedłużenia drogi „karwickiej” z Darłowa do portu w Darłówku między magistratem a władzami państwowymi reencji koszalińskiej i prowincji, a także z gremiami samorządowymi prowincji w Szczecinie trwała od 1838 roku do 1845 roku. Pojawiły się wytrwale czynione wyliczenia kosztów budowy z zaznaczeniem, jakie sumy są niezbędne i skąd mają pochodzić. Tytułem przykładu, w propozycjach 16. Pomorskiego Sejmiku Komunalnego (von Altpommern), który obradował w Stargardzie na początku 1844 roku, inicjatorzy wystąpili z informacją wstępną, przypominając, że o potrzebie pomocy ze strony państwa (pruskiego) przy budowie drogi Darłowo–Darłówko wypowiedział się już pozytywnie 11. Pomorski Sejm Komunalny w końcu 1839 roku. Taki osąd i jego wspieranie przez gospodarcze gremium samorządowe prowincji (Sejm Komunalny Altpommern) miały zapewne istotny związek z datą ostatecznego (technicznego?) odbioru szosy Karwice–Darłowo. Nastąpiło to 6 grudnia 1839 roku³², otwierając dalsze, teraz bardziej ukonkretnione rozważania o niezbędności przedłużenia tejże szosy do portu w Darłówku. W tym przypadku nie można wykluczyć nacisków wielkich (szlacheckich – rodowych) latyfundystów z powiatu sławieńskiego (vide hrabia von Kleist, landrat von Woedtke), wpływowych i z koneksjami również w kołach rządowych Berlina, tym bardziej w administracji państwowej i samorządowej w stolicy prowincji pomorskiej – Szczecinie.

Na 16. Sejmiku Komunalnym w 1844 roku ustalono pisemnie, że dotacja prowincjonalna wyniesie 1850 tal., a państwowa (Staatsprämie) – z uwzględnieniem zasady zobowiązania i płatności po 10 tys. tal. za jedną milę drogi – osiągnie kwotę 3700 tal. W ostateczności wyliczenia ówczes-

³¹ AP Szcz., NPPP, Nr 1962: Rügenwalde, den 10. Sept. 1838.

³² AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3267, f. 159: Uebersicht derjenigen Kosten, welche der Neubau der Chausseen in Regierungs-Bezirk Cöslin. Koszt ogólny tej inwestycji drogowej był wówczas szacowany na 62 910 tal.

ne wydatków (z 1844 roku) miały się zamknąć w kwocie 12 711 tal. za cały odcinek drogi Darłowo–Darłówko, jak wynikało z ustaleń w kosztorysie wstępnym z sierpnia 1842 roku³³. Kwota 12 711 tal. (zsumowana) została już wcześniej potwierdzona i zaakceptowana, ale niewydatkowana jeszcze w całości do końca 1844 roku. Zgodnie z umowami ostateczny podział kosztów budowy drogi Darłowo–Darłówko dokonany w 1844 roku ustalono następująco:

- w postaci dotacji państwowej z pomorskiego funduszu premiowego (Pomm. Prämienfonds) – 3700 tal.,
- jako dotacja prowincji (ustalona na Sejmie Komunalnym) – 1850 tal.,
- w formie dotacji powiatu sławieńskiego – 1850 tal.,
- wkład własny miasta Darłowa – 1793 tal.

Rozdysponowana została zatem zasadnicza pierwsza suma 9193 tal. Pozostałe wydatki do kwoty łącznej (jak zakładano) 12 711 tal. miały osiągnąć wysokość 3518 tal.³⁴ i zostać rozpatrzone (zatwierdzone) w innym trybie orzecznictwa (i tak też się stało). Wymienione ustalenia i rozpisane wydatki sygnował ówczesny specjalny kierownik (specielle Leitung) nadzorujący budowę drogi Darłowo–Darłówko – inżynier drogownictwa (Wegebaumeister) Tietze ze Sławna³⁵.

Podsumowując, w 1844 roku na dofinansowanie szosy (Kunststrasse) z Darłowa do portu została przekazana większość uzgodnionych państwowych środków finansowych (w tym) z puli dotacji prowincjonalnej. We wrześniu i październiku 1844 roku wyniosło to (ostatecznie w kilku ratach) 7730,5 tal. Ponadto (zob. wyżej) Darłowo z kasy miejskiej przeznaczyło nieco ponad 1793 tal., a dotacja powiatowa wyniosła 1850 talarów³⁶. Zatem sumując, koszt drogi bitej od skrzyżowania w Karwicach do Darłowa, odebranej definitywnie 6 grudnia 1839 roku, zamknął się kwotą 62 910 tal. W istocie odcinek szosy z Darłowa do portu kosztował według stanu na koniec 1844 roku (łącznie wielkość dotacji państwowej i prowincjonalnej oraz Darłowa i władz powiatowych) 11 373,5 tal. Koszt całkowity całej nowej szosy Karwice–Darłówko zamknął się w kwocie 74 283,5 talarów³⁷.

³³ AP Szcz., NPPP, Nr 1962: Schlawe den 10. August 1842; AP Szcz., NPPP, Nr 1962: Stargard den 28ten October 1844.

³⁴ AP Szcz., NPPP, Nr 1962. Wyliczenia własne.

³⁵ AP Szcz., NPPP, Nr 1962: Berlin, den 8. Februar 1844. Do końca 1844 roku robocizna i koszty materiałowe pochłonęły ogółem 11 132 tal. AP Szcz., NPPP, Nr 1962: Coeslin, den 4. Januar 1845.

³⁶ Sch.K. 1843, Nr 22; AP Szcz., NPPP, Nr 1962 (bez folio); też Rosenow 1939: 44.

³⁷ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3267, f. 159. Dla porównania, nowa droga ze Słupska do Ustki, od początku spotykająca się z negatywnymi reakcjami ze strony ludzi morza

Wprawdzie znaczną część kosztów budowy szosy Darłowo–Darłówko poniosło miasto, ale trzeba wiedzieć, że Darłowo otrzymało (jak zaznaczono) większościowe finansowe wsparcie ze strony państwa i prowincji w formie docelowej dotacji w kwocie ponad 9 tys. talarów. Dzięki temu oraz determinacji władz miejskich Darłowa w 1840 roku nastąpiło sfinalizowanie przedłużenia „karwickiej” nowej drogi państwowej do portu, którego obiekty państwo pruskie niemal jednocześnie przejęło na własność z dniem 31 maja 1840 roku, tak jak porty w Kołobrzegu (1836 rok) i Ustce (22 grudnia 1831 roku) (Rosenow 1980: 102; Lindmajer 1981: 223)³⁸. Nie zwolniło to miasta od regulowania dodatkowych należności zgodnych chociażby z pilnymi potrzebami wynikającymi z bieżącego utrzymywania (używalności) wspomnianej nowej drogi. Jeszcze w 1843 roku sławieński sejmik powiatowy rozważał kolejną prośbę magistratu Darłowa o przyznanie nowej dotacji na pokrycie istniejących i zaległych (narosłych) kosztów związanych z finalizacją robót na odcinku końcowym szosy Karwice–Darłowo, czyli z Darłowa do Darłówka, w wysokości 1850 talarów.

Po wybudowaniu utwardzonej drogi Karwice–Darłowo–Darłówko starania środowisk gospodarczych, administracji i służb miejskich Darłowa, szukających nadal stanowczego poparcia ze strony władz państwowych i samorządowych powiatu, zmierzały w kierunku jak najszybszego przedłużenia tej drogi na południe, w stronę granicy z Prusami Zachodnimi. Potwierdzają to przedkładane zwierzchnictwu plany budowy dróg szosowych w powiecie sławieńskim, opracowane w pierwszych dniach 1842 roku³⁹.

Wymienione zagadnienia, ważne nie tylko dla ogółu podstawowych środowisk gospodarczych i biznesowych powiatu, znalazły swoje oficjalne potwierdzenie w konkretnych zapiskach zasadniczego (proponowanego) planu budownictwa drogowego w tym regionie administracyjnym, angażując autorytet starosty (landrata) – pierwszego najważniejszego państwowego urzędnika w Sławnie, i sejmiku powiatowym (podstawowej władzy samorządowej na tym szczeblu). W planie z 1843 roku (por. niżej), zatwierdzającym konkretne i uściślone już (ale raczej sugerowane) propozycje inwestycji drogowych w powiecie sławieńskim, znalazły się nowo przysposabiane szlaki „wyjściowe” prowadzące przynajmniej do granic

i gospodarki morskiej w Darłowie, pochłonęła w latach 1835–1839 (wg ustaleń z marca 1840 roku) 79 573,3 tal. Najwięcej wydatkowano w latach intensywnych prac 1836–1837 – ponad 65 204 tal., czyli prawie 82% całości wydatków na tę inwestycję drogową. AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3267, f. 159; z innego przekazu można dowiedzieć się, że droga państwowa Słupsk–Ustka została wybudowana w latach 1836–1838 (por. Hoyer 1868: 102).

³⁸ *Ostpommersche Heimat*. Beilage 1936, Nr 37.

³⁹ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Schlawe, den 6. Januar 1842.

powiatów graniczących ze sławieńskim i pewnych dróg o przeanalizowanym przez wnioskodawców znaczeniu wewnątrzpowiatowym. Mogły one zaktywizować i rozszerzyć możliwości akwizycji w Sławieńskim na niwie handlowo-transportowo-gospodarczej nadwyżek produkcyjno-towarowych (przede wszystkim rolniczych).

Poniżej zamieszczono wyciąg z tego oficjalnego planu budowy konkretnych odcinków szosowych w powiecie sławieńskim opracowany na początku 1843 roku wraz ze wstępną wyceną przewidywanych kosztów i źródeł ich finansowania. Proponowano nowe drogi bite na trasach:

- 1) od Bobrowic przez Ostrowiec i Krąg do Polanowa (długość 3,5 mili = ok. 26,5 km),
- 2) Polanów do granicy powiatu (z miasteczkim) w stronę Bobolic (długość 1,5 mili = ok. 11,3 km),
- 3) Warszkowo–Tychowo Sławieńskie w kierunku Barcina (do granicy powiatu przed Korzybiem) (długość 1,5 mili = ok. 11,3 km),
- 4) Darłowo–Kopnica–Sulimice–Masłowice–Chudaczewo–Pieńkowo oraz dalej przez Mońdzanowo i Duninowo do Ustki (w granicach powiatu sławieńskiego długość 4 mile = ponad 30 km; w powiecie słupskim 1 mila = 7,5 km),
- 5) Polanów–Jacinki–Sowno–Ratajki do szosy głównej w Karnieszewicach i połączenia z Sianowem (długość 2,5 mili = ok. 18–19 km),
- 6) Mońdzanowo–Pieszcz–Pałowo do połączenia z szosą Gdańsk–Szczecin między Koskowem a Sycewicami (długość 1,5 mili = ok. 11,3 km).

Ogółem długość wszystkich wymienionych dróg przeznaczonych do przebudowy miała wynieść 15,5 mili (= ok. 116–117 km). Przewidywany i uwzględniany średni koszt budowy jednej mili nowej drogi to 20 tys. tal. Na wszystkie koszty realizacji tych projektów należałoby zgromadzić około 310 tys. tal. Prognozowano wstępnie współudział przy finansowaniu wspomnianych wydatków w formie subwencji, jak następuje: dotacje prowincji miały wynieść po 5 tys. tal. za milę – w wysokości ogólnej 77 500 tal. Pierwsza premia państwa po 3 tys. tal. za milę dałaby 46 500 tal.; następna premia państwowa uiszczona (jak przewidywano) po wybudowaniu dróg w wysokości po 10 tys. tal. za milę to łącznie 155 tys. tal. Zatem współudział finansowych środków zewnętrznych (ze strony państwa i prowincji) dałby łącznie kwotę 279 tys. tal. Pozostała do pokrycia należność za brane pod uwagę wymienione wyżej inwestycje w wysokości około 31 tys. tal. miała być sfinansowana przez budżet powiatowy⁴⁰ poprzez rozpisanie

⁴⁰ AP Szcz., NPPP, Nr 2018; Schlawe, den 22. Februar 1843. Memorial landrata von Kameckiego do naczelnego prezydenta prowincji pomorskiej (Wilhelma F.F. von Bonina) opracowany na podstawie opinii sejmiku powiatu sławieńskiego z 5 stycznia 1843 roku. Tamże kopia tej opinii.

pożyczki (Kreis Obligationen) na 5%, wliczając oprocentowanie (4%) oraz koszty amortyzacji (1%)⁴¹.

Przedstawione i forsowane plany budownictwa drogowego w powiecie sławieńskim z 1843 roku nie doczekały się realizacji zbyt szybko ani w całości (por. niżej) wskutek pojawiających się kontrowersji. Na przykład stanowisko władz Sławna do ujętej w planie budowy szosy do Polanowa, licząc od szosy pomorskiej w Bobrowicach, było (ogólnie – w konkluzji) negatywne⁴².

Wyrażna ofensywa biurokratyczna związana z ambitnymi planami rozbudowy nowej sieci dróg lądowych w Sławieńskim w latach 1842–1843 była potwierdzeniem trafnego rozeznania przez władze tego powiatu (także samorządowe) aktualnej rzeczywistości społeczno-politycznej oraz gospodarczej państwa pruskiego i reakcją na nadchodzące (zapowiedane) negatywne zjawiska i oficjalne postanowienia decyzyjne rządu w Berlinie. Jeszcze na samym początku 1842 roku było nadal powszechnie wiadome, że dotacja w formie premii państwowej na zbudowanie jednej mili zatwierdzonej oficjalnie nowej drogi będzie się kształtować od 5 tys. tal. do 10 tys. tal., a więc nie zawsze dochodzące do górnej granicy wsparcia ze środków publicznych, jak to było w latach poprzednich⁴³, pomimo że już zapadły i były znane nowe rządowe, a (wydawało się) wiążące decyzje o niekorzystnej zmianie tych wielkości pomocowych. Takie okoliczności sprawiły, że na posiedzeniu sejmiku powiatu sławieńskiego rodziły się (znane nam już, por. wyżej) naciski i uchwały pod adresem władz prowincjonalnych (początek 1842–początek 1843 roku) o przyspieszenie budownictwa drogowego i skłonienie władz zwierzchnich do wyznaczania nadal konkretnej i stałej dotacji państwowej z tymi zamierzeniami związanej – o zapewnionej wysokości 10 tys. tal. za jedną milę. Sądzi się (nie bez powodu), że była to (zapewne nie pierwsza) reakcja na postanowienia rządu pruskiego z 10 marca 1838 roku, że od 1839 roku przez następne 10 lat z budżetu państwowego przeznaczać się będzie jedynie po 50 tys. tal. rocznie na budowę szos w prowincji pomorskiej⁴⁴. Państwowe gwarancje o przekazywaniu dotacji prowincjonalnej na budownictwo szos na przykład w 1842 roku w całym tym rozległym regionie zostały zatwierdzone na poziomie wręcz symbolicznym, bo zaledwie

⁴¹ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Schlawe, den 22. Februar 1843.

⁴² AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Fragment tej opinii: „Die Kreisstadt Schlawe zum Belegung des einer Verkehrs bei dem Chausseen von Pollnow nicht ausser Acht gelassen werden darf, daher der Anschluss an die grossen Strassen bei Bewersdorf zweickmässig erscheint, indem für Frachten nach Rügenwalde der Weg von Bewersdorf bis Carwitz nicht bedeutend, der Verkehr zur Kreisstadt aber lebhaften als der nach Rügenwalde ist”.

⁴³ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Schlawe, den 6. Januar 1842.

⁴⁴ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Schlawe, den 22. Februar 1843.

w wysokości 25 tys. tal. Kwota była rozpisana na poszczególne powiaty z obligatoryjną koniecznością zwrotu dotacji uważanej za rodzaj corocznego podatku drogowego (spłacanego ratałnie), czego doświadczył powiat sławieński (por. niżej).

Opracowane plany z 1843 roku (przedstawione wyżej) odnoszące się do budowy nowych dróg szosowych w powiecie sławieńskim długo czekały na wdrożenie (i to nie wszystkie). Pewne wyjaśnienie tego opóźnienia, włącznie z weryfikacją założeń technicznych i terminów budowlanych, znajduje się dopiero w piśmie z połowy 1853 roku pruskiego Ministerstwa Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych⁴⁵ do naczelnego prezydium/prezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie⁴⁶ oraz do urzędu rejencji koszalińskiej. W tym dokumencie, potwierdzonym przez ministrów spraw wewnętrznych i finansów⁴⁷, natrafiamy na decyzję o zatwierdzeniu budowy kilku dróg szosowych w powiecie sławieńskim. Były to trasy: (1) Polanów–Karwice (do szosy Szczecin–Gdańsk), (2) odgałęzienie od istniejącej drogi Polanów–Karwice z Ostrowca do Sławna, (3) odnoga od drogi Polanów–Karwice w Kragu prowadząca dalej przez Darnowo do Dretynia (w powiecie miasteczkim) przy szosie Słupsk–Suchorze–Miastko, (4) Darłowo do granicy z powiatem słupskim (za Postominem przed wsią i majątkiem Zaleskie) w kierunku Ustki⁴⁸.

Zapowiedź ta w formie uwierzytelnienia budowy wyżej wymienionych dróg w powiecie była wynikiem kolejnych ustaleń i zabiegów sławieńskiego sejmiku powiatowego z 8 stycznia 1852 roku. Podjęto wówczas stosowną uchwałę, promując wspomniane zamierzenia komunikacyjno-drogowe. Ustalono, że w tymże roku zostaną rozpoczęte prace przy trasie Polanów–Karwice (Karwice–Polanów) o długości 4 mil (= 30,1 km); w 1853 roku miały ruszyć roboty przy drogach Darłowo–Ustka o zakładanej długości 4,25 mili (= ok. 32 km) i Sławno–Ostrowiec (do skrzyżowania z budowaną nową szosą Polanów–Karwice) o długości 1,25 mili (= 9,4 km). Na 1854 rok przewidziano początek przebudowy drogi Chomiec–Darnowo (tylko do granicy z powiatem miasteczkim) o długości około 2,5 mili (= ok. 19 km)⁴⁹. Ale i te wymienione ustalenia – rzeczowe oraz ter-

⁴⁵ Ministrem tego resortu był (4 grudnia 1848–18 maja 1862) August von Heydt (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

⁴⁶ Urząd ten sprawował (12 września 1852–12 października 1866) Ernst Karl baron Senfft von Pilsach (Ihnatowicz, Biernat 2003: 552).

⁴⁷ W kolejności byli to: Ferdinand Otto W.H. von Westphalen (19 grudzień 1850–7 październik 1858) i Karl von Bodelschwingh (17 lipiec 1851–6 listopad 1858) (Ihnatowicz, Biernat 2003: 548, 550).

⁴⁸ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Berlin, den 7. Juli 1853.

⁴⁹ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Promemoria den Chaussee-Bau im Schlauer Kreis betreffend. Potwierdzenie tych ustaleń znalazło się nawet w Allerhöchste Kabintes-Ordre

minowe – wpisane do uchwały sławieńskiego sejmiku powiatowego i przekazane do publicznej wiedzy zostały ponownie przesunięte na później.

Na nic się zdała kolejna uchwała sławieńskiego sejmiku powiatowego z 8 czerwca 1852 roku, zawierająca przyjęte i zatwierdzone (przez tę miejscową izbę ustawodawczą) terminy rozpoczęcia budowy szos: (1) z Karwic do Polanowa w 1852 roku, (2) z Darłowa do Ustki (w granicach powiatu sławieńskiego) w 1853 roku, (3) ze Sławna do Ostrowca w 1853 roku, (4) Chomiec–Darnowo (pow. miasteczki) w 1854 roku, (5) od Warszkowa przez Tychowo Sławieńskie do granicy z powiatem miasteczkim (w stronę Barcina, a kończąc w Suchorzu)⁵⁰, i to nawet w sytuacji, gdy owe ustalenia o zatwierdzeniu terminów budowy tych szos potwierdził 7 lipca 1853 roku pruski minister handlu, przemysłu i robót publicznych August von Heydt⁵¹.

Budowa drogi szosowej Polanów–Karwice rozpoczęła się w 1854 roku (trwała do 1857 roku). Inwestycję na trasie drogowej Darłowo–granica z powiatem słupskim na wchód od Postomina przed miejscowością Zaleskie odroczono do 1855 roku. W 1854 roku zapadło postanowienie o budowie szosy Warszkowo–Tychowo Sławieńskie–Suchorze (w ramach powiatu sławieńskiego miała sięgać tylko do granicy z Miasteczkim koło Korzybia)⁵², zaprojektowanej jako droga państwowa (o całkowitej długości 4 mil). Dopiero w 1856 roku rozpoczęły się prace przy unowocześnianiu drogi powiatowej (2,39 mili): Darnowo (pow. miasteczki) do miejscowości Chomiec (przy trasie Polanów–Karwice)⁵³.

Długo i wnikliwie rozpatrywano szczegóły techniczne oraz wnioski uzasadniające budowę dogodnej szosy Darłowo–Ustka. Władze miejskie Darłowa nie ustawały w zabiegach mających ograniczyć rangę, zalety i korzystne cechy tego szlaku transportowo-komunikacyjnego. Ujawniły się obawy Darłowa, że szosa ta przyniesie więcej korzyści dla Ustki niż Darłowa i jego upaństwowionemu w 1840 roku portowi w Darłównu między innymi przez kształtujące się już plany usprawnienia połączenia Sławna z Ustką sposobniejszą szosą (przez Postomino)⁵⁴. Ponadto to ludzie z ratusza w Darłowie wyraźnie nadmieniali, że niedługo powiat sła-

z 30 lipca 1853 roku. I na ten ważny fakt również się (po latach) powoływano. AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859.

⁵⁰ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859.

⁵¹ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Berlin, den 7. Juli 1853 (kopia).

⁵² AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859; też Hoyer 1868: 102.

⁵³ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859. Podany odcinek tej drogi (18 km) został zbudowany w latach 1857–1859. Por. Hoyer 1868: 107. Nieco inna datacja – por. tab. 1.

⁵⁴ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859. Trasa szosowa o randze powiatowej Darłowo–Ustka (4,25 mili = ok. 32 km) powstała w latach 1857–1862. Por. Hoyer 1868: 107.

wieński będzie musiał przeznaczyć znaczne fundusze na wsparcie budowy i wykup terenów dla rodzącego się w regionie kolejnictwa. Dotyczyło to zbudowanej już do 1859 roku pomorskiej magistrali kolejowej o znacznej długości od Stargardu do Koszalina oraz wiadomego kontynuowania robót terenowych i torowych przez Sławno–Słupsk do Gdańska⁵⁵.

Okazało się, że i te (choć nie wszystkie) nowe „terminy drogowe” nie zostały utrzymane w mocy. Świadczą o tym postanowienia sejmiku sławieńskiego z 12 marca 1856 roku, który zmuszony był zareagować, zmieniając swoją uchwałę o wstrzymaniu (z obiektywnych, ważnych przyczyn; o nich niżej) rozpoczętych już prac przy budowie szosy z Postomina do Darłowa, na co nie zgodził się urząd rejencyjny w Koszalinie. Dlatego podczas kolejnego posiedzenia sejmik zmienił ową decyzję, tym razem akcentując ważność trasy szosowej Darłowo–Postomino–Ustka dla interesów gospodarczych (rolnictwa) całego powiatu sławieńskiego. Z branego tu pod uwagę i analizowanego dokumentu sejmiku dowiadujemy się ponadto o różnych podstawowych przeszkodach ujawniających się w trakcie kontynuowania wymienionych (a chwilowo zablokowanych) drogowych prac budowlanych. Były zapisy o braku urzędowych – i to z wyższych szczebli pochodzących – zapewnień o pełnym zabezpieczeniu niezbędnego finansowania (czytaj: o niedostatku potwierdzeń o przyznaniu właściwych kwot premii państwowych i prowincjonalnych). Dzieleno się ważnymi uwagami i opiniami o niezałatwionych lub bardzo wydłużających się, wręcz niesumienne traktowanych, terminach wypłat odszkodowań za dokonane obowiązkowe rekwizycje gruntów leżących na osi lub obok wytyczonej trasy Darłowo–Postomino (Ustka), o wielu innych trudnościach i pozaprawnych przeszkodach, na które wciąż napotyka wyłoniona na sejmiku komisja ds. budowy dróg w powiecie sławieńskim⁵⁶.

Taka komisja powiatowa została wybrana, powołana i działała przynajmniej od początku lat 40. XIX wieku. Składała się z sześciu osób (1843 rok), w większości członków tutejszego sejmiku. Byli to: landrat von Kamecke⁵⁷, [J.Fr.] Strelow⁵⁸, dwaj wielcy posiadacze ziemscy – hrabia von Kleist (Tychowo Sławieńskie) i von Bonin oraz Zaddach i Schmidt⁵⁹. Ko-

⁵⁵ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859.

⁵⁶ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Rügenwalde, den 20. Februar 1859. Por. też SchK. 1858, s. 360 (tu o powinnościach właścicieli gruntów położonych przy lub na osi wytyczonej szosy z Darłowa do Postomina (i Ustki); 1862, Nr 15 (o koniecznych do spełnienia warunkach korzystania z wybudowanej szosy z Darłowa do Postomina).

⁵⁷ Carl Albert Carsius (Carisius) von Kamecke (Kameke) był landratem w latach 1836–1846.

⁵⁸ To burmistrz Sławna 1831–1843.

⁵⁹ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Schlawe, den 22. Februar 1843. Tamże odpis memoriału (z podpisami członków tej komisji) do Naczelnego Prezydium Prowincji Pomorskiej o po-

misja ta nie tylko śledziła bieżące ustalenia centralnych władz państwowych i prowincjonalnych o dotychczasowych warunkach przyznawania i wysokości dotacji udzielanych na budowę dróg, ale interweniowała nawet, jak zauważono, w pewne ich postanowienia. Miała też uprawnienia do nadzorowania procedur ogłaszania i wypuszczania do obiegu powszechnego odrębnych obligacji sygnowanych przez powiat sławieński (poszukując dodatkowych funduszy), na co musiała mieć pozwolenie odpowiednich organów państwowych⁶⁰.

Podstawową fazę rozwoju sieci komunikacji drogowej (dróg bitych) w Prusach od około 1821 roku przyspieszyło coraz znaczniejsze docelowe lokowanie i na ten użytek państwowych środków finansowych. Między rokiem 1821 a 1841 takie właśnie fundusze z budżetu centralnego inwestowano w rozwój nowej sieci dróg utwardzonych. Wzrosły one rocznie z 420 tys. do 3 mln tal. (Kucharczyk 2020: 414).

W pierwszym wyodrębnionym okresie, to jest lata 1823–1842, drogi bite w prowincji pomorskiej budowano wyłącznie na koszt państwa pruskiego, a ich bieżące utrzymanie także formalnie obciążało skarb państwa. Wymagany był udział miast oraz powiatów (niechętnie akceptowany) w pokrywaniu pewnych świadczeń związanych z budownictwem drogowym (Wielopolski 1959: 92). Przekonały się o tym także władze Sławna i Darłowa, zwłaszcza na przełomie lat 30. i 40. oraz na początku lat 40. XIX wieku (por. niżej).

Od lat 1842–1847 zaczęto w Prusach (w prowincji pomorskiej) budować szosy przede wszystkim na koszt prowincji oraz powiatów. Wszelkie inne wydatki i potrzeby były uzupełniane nadal przyznawaną (różnej wielkości) premią państwową – jeszcze najczęściej w wysokości po 10 tys. tal. za jedną milę nowo wybudowanej drogi i utrzymywanym obowiązkiem przejścia przez państwo aktualnych kosztów konserwacji takiego szlaku (Wielopolski 1959: 92).

Trzeci, tak zwany nowy okres praktycznie stosowanej polityki inwestycji drogowych w Prusach (w prowincji pomorskiej; w powiecie sławieńskim) rozpoczął się od 1847 roku. Premia państwowa za jedną milę wybudowanej i odebranej komisyjnie nowej drogi⁶¹ została formalnie drastycznie zredukowana z 10 tys. tal. do 3 tys. tal. W wielu uzasadnionych i przeko-

trzebnie przyspieszenia budowy dróg i zwiększenia wysokości drogowej premii prowincjonalnej dla powiatu sławieńskiego, o co usilnie już zabiegał (inspirując komisję) sejmik tego powiatu.

⁶⁰ Sch.K. 1856, Nr 41. Ogłoszenie o publicznym wykupieniu emitowanych nowych obligacji powiatu sławieńskiego (miejszem zakupu: sławieńska gospoda Schübnera).

⁶¹ Pruska mila drogowa 1817–(1868)1872 liczyła 7 532 485 m (Ihnatowicz 1967: 34, tab. 12).

nywujących przypadkach poprzednia wyższa premia została utrzymana również po 1847 roku. Wzrosło zatem obciążenie powiatów i gmin, które musiały wziąć na siebie główny ciężar bieżącego utrzymywania dróg (konserwacja) (Wielopolski 1959: 92).

Oficjalnie (prawnie), zgodnie z zarządzeniem (Verfügung) naczelnego prezydenta Pomorza, prowincjonalną dotację zwrotną za jedną milę aktualnie zbudowanej drogi ustalono na 1849 rok (dla powiatu sławieńskiego) w kwocie nieco ponad 1430 tal.⁶². Była ona zróżnicowana dla poszczególnych powiatów i zmienna w różnych okresach wypłacania (por. niżej; *passim*).

Po około 1847–1850 roku nadal wyraźna była tendencja wspomagania przez państwo pruskie inwestycji drogowych szczebla lokalnego (powiatowych, międzypowiatowych) kosztem nieco zmniejszonego dotowania budowanych dotąd tylko szos o statusie państwowym, ewentualnie rangi prowincjonalnej. Taka praktyka zaznaczyła się dość już wyraźnie od połowy XIX wieku. Oto uogólniony przykład z terenu rejencji koszalińskiej to potwierdzający. Po oddaniu w pełni do użytkowania szosy Szczecin–Gdańsk (1835 rok) jej długość w obrębie rejencji koszalińskiej wynosiła około 26 mil (= 196 km)⁶³. Do lat 1851–1852 długość szos państwowych w prowincji pomorskiej zwiększyła się do 66,4 mili (= ok. 500 km), a do 1859 roku (włącznie) wzrost ten osiągnął, razem z drogami prowincjonalnymi, tylko 72,5 mili (= 546 km) (Schmidt 1853: Tabela: Statistik über den Chausseebau in Preussen; Dieterici 1861: 642).

Systemowe były i dość wyraźnie skorelowane czasowo plany budowy lub modernizacji istniejących dróg gruntowych na szlaki utwardzone („szosowe”), prowadzące z reguły do miast (międzymiastowe), łączące się z nowymi odcinkami wiodącymi do granic powiatu sławieńskiego. Przykładowo, oddanie do użytkowania szosy od Warszkowa do Suchorza (przez Korzybie, Barcino) zbiegło się z przekazaniem do eksploatacji ważniejszej (ponadpowiatowej) szosy ze Słupska (przez Suchorze) do Bytowa i dalej do Kościerzyny w latach 1845–1849. Na ten sam okres (1845–1849) przypadła budowa całej szosy państwowej (Reichstrasse), o długości ponad 49 km, ze Słupska przez Miastko do Białego Boru (Lange 1938: 350). Umożliwiło to w następnym dziesięcioleciu usprawnienie komunikacji drogowej na przebudowywanych trasach pocztowych, na przykład z Bytowa do Lęborka i Miastka, co nastąpiło odpowiednio:

⁶² Sch.K. 1850, Nr 16.

⁶³ Całkowita długość nowej drogi ze Szczecina do Gdańska (z odcinkiem ze Szczecina do Anklam) miała liczyć (w 1835 roku?) 45 5/11 mili (tj. ok. 342,5 km) (Wielopolski 1959: 93). Przelicznik kilometrowy w nawiasie – własny.

w latach 1855–1859 i w 1857 roku (Hoyer 1868: 102; Szulczyńska 1972: 245; Lindmajer 1982: 111).

Niemal cała dekada lat 50. i początek lat 60. XIX wieku obfitowały w znaczące, ale wyraźnie nieraz zmienne informacje, nawet pochodzące od publicznych czynników oficjalnych, podawane w dowolnych (przypadkowych) terminach, o tym, jakie w ostateczności drogi w powiecie sławieńskim zostały wybrane i zatwierdzone do przebudowy, ile wyniosły końcowe koszty tych budów i kto oraz w jakim zakresie partycypował w ich finansowaniu. Nie da się jeszcze teraz w stosowny, czytelny i pewny sposób (dysponując niepełnymi, przy tym często rozbieżnymi faktograficznie informacjami, chociaż pochodzącymi z bezpośrednich archiwalnych materiałów źródłowych) odtworzyć i dociec z całkowitą pewnością wielu innych istotnych faktów i wydarzeń (chociażby o dokładnie odmierzonej długości zaprojektowanych nowych dróg).

W 1854 roku trwała dodatkowa naprawa (dalsza modernizacja) głównej szosy pomorskiej na jej fragmencie Sławno–Słupsk⁶⁴. W latach 1854–1857 wybudowana została ważna dla regionu droga z Polanowa do Karwic, uważana za istotną inwestycję komunikacyjną i handlową zwłaszcza dla Darłowa⁶⁵. W okresie 1856–1858 opracowano plany budowy drogi z Ostrowca do Sławna, stanowiącej fragment modernizowanej aktualnie trasy do Polanowa⁶⁶. Na początku 1858 roku prowadzono prace budowlano-ziemne przy końcowym fragmencie tej drogi już w granicach Sławna i w związku z tym w kwietniu wymienionego roku na pewien czas zamknięto dla ruchu przebudowywaną do tych celów starą groblę (Walkmühlen-Damm) spiętrzającą wodę strumienia przy foluszu na południowym skraju obszaru miejskiego⁶⁷.

Z powodu budowy bocznej szosy⁶⁸ czasowo nieprzejezdny był w 1858 roku jeden z jej odcinków – droga wiejska w Osowie – zastąpiony przez doraźnie wytyczony i umocniony odcinek tymczasowy przez północną stronę tej wsi⁶⁹.

⁶⁴ Sch.K. 1854, Nr 32.

⁶⁵ W 1854 roku wzmózione już było gromadzenie drogowych materiałów budowlanych (kamienie, żwir) na odcinku Polanów–Krag z zastosowaniem systemu ogłaszanych w prasie ofert publicznych (Sch.K. 1854, Nr 34; Hoyer 1868: 107).

⁶⁶ AP Kosz., Reg.K., Abteilung (dalej: Abt.) I, Nr 1066, s. 200; Sch.K. 1856, Nr 13 i 34; też Hoyer (1868: 107).

⁶⁷ Sch.K. 1858, Nr 14.

⁶⁸ Prowadzącej od skrzyżowania z szosą Sławno–Ostrowiec–Krag–Polanów (około 6 km na południe od Ostrowca) w stronę Warcina, przez Osowo, do drogi Barcino–Kępice–Warcino–Polanów.

⁶⁹ Sch.K. 1858, s. 162: landrat von Woedtke.

W latach 1858–1859 trwały drogowe roboty przy odgałęzieniu od szosy Sławno–Polanów w miejscowości Chomic do Darnowa (pow. miasteczki), którą kilka lat później przedłużono do Dretynia, tworząc powiązanie z szosą Słupsk–Suchorze–Miastko⁷⁰. W tym samym okresie rozpoczęły się prace miernicze na przewidywanej do przebudowy drodze państwowej z Polanowa do Koszalina⁷¹. Dokonano tego w latach 1860–1863⁷².

O zamiarze i niezbędności unowocześnienia trasy lądowej z Miastka w stronę Polanowa (do granicy z powiatem sławieńskim) wypowiedział się z przekonaniem w swoim raporcie do urzędu rejencyjnego w Koszalinie w 1854 roku ówczesny landrat miasteczki von Puttkammer (Lange 1938: 345). Droga na tym odcinku (budowana od 1855 roku) została ukończona na początku czerwca 1860 roku, a odebrana ostatecznie 15 grudnia 1860 roku przez królewskiego powiatowego (miastecznego) mistrza budownictwa ziemnego von Bayerströma (Lange 1938: 345)⁷³. Utwardzony „szosowy” odcinek drogi z Polanowa do granicy z powiatem miasteczkim powstał w latach 1861–1862. Dochodził do miejsca, dokąd doprowadzono już szosę z Miastka budowaną w latach 1855–1859⁷⁴. Z innego przekazu wiadomo, że droga Miastko–Polanów (do granicy z pow. sławieńskim) miała na początku status gościńca I porządku (Landtstrasse I. Ordnung), a jej bieżące utrzymanie należało głównie do obowiązków prowincji (Unterhaltungspflichtiger: die Provinz) (Lange 1938: 350).

W wyznaczonych przy nowych drogach co pewien dystans specjalnych punktach (Hebestelle) obowiązywało uiszczanie opłat szosowych (Chausseegeld). Dość dokładnie normowało to rozporządzenie z początku 1840 roku, w którym zawarto ustalone taryfy należności z uwzględnieniem przelicznika za jedną milę przejechanej trasy. Zdarzały się przypadki zwolnień od pobierania takich obowiązkowych należności na szosach uważanych za prowincjonalne.

Oto wyciąg z oficjalnego taryfikatora (z 1840 roku) w przeliczeniu za każdą przejechaną milę nowej drogi: za przewiezienie osoby ekstrapocztą, kareta, kolasą, kabrioletem, saniami (itp.) stawka wynosiła 1 srebrny

⁷⁰ Sch.K. 1858, Nr 14 i 26; Lindmajer 1994b: 218; Hoyer 1868: 107 (tam, że odcinek tej drogi do Dretynia został unowocześniony w 1857 roku).

⁷¹ Sch.K. 1858, Nr 39.

⁷² AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3270: Inventarium der Staatsstrasse von Köslin bis Pollnow. Odnajdujemy tam informację, że ulepszoną drogę na tej trasie zbudowano w 1860 roku. Chodziło (zapewne) o czas rozpoczęcia robót(?). Por. wyżej.

⁷³ Przy tej drodze (na końcowym jej odcinku licząc od Miastka) w miejscowości Rzeczyc Wielka ustanowiono miejsce poboru podatku drogowego (Chausseegeldhebestelle) (Lange 1938: 345).

⁷⁴ Sch.K. 1862, Nr 49; Hoyer 1868: 107–108.

grosz⁷⁵; taką samą należność pobierano za załadowany wóz (powyżej 2 cetnarów, tj. ponad 100 kg); za niezaładowany wóz towarowy 8 fenigów; za wóz zwyczajny (nieobciążony) 4 fenigi; za przepędzenie zwierząt bez obstawy jeździeckiej i towaru (nieobjuczonych) – koń lub muł po 4 fenigi od zwierzęcia; za krowę lub osła 2 fenigi; za 5 źrebiąt, cieląt, owiec, baranów, świń, kóz po 2 fenigi, w przypadku mniejszej liczby tych zwierząt opłat nie pobierano⁷⁶.

Podobne świadczenia drogowe wymagane były jeszcze w końcu lat 60. XIX wieku przykładowo na Górze Chełmskiej między Koszalinem a Sianowem⁷⁷. Jak już zaznaczono, zbliżone należności ustanowiono i pobierano (za zgodą władz państwowych) również na nowych drogach będących w gestii powiatu. Taką praktykę zastosowano na przykład na drodze Darłowo–granica z powiatem słupskim (trasa do Ustki), gdzie miejsca ściągania stosownych opłat wówczas (lata 60. XIX wieku) były w miejscowościach Zakrzewo oraz Pieńkowo (o tym także niżej)⁷⁸.

Na innych określonych odcinkach budowanych nowych dróg nadal (w końcu lat 50. XIX wieku) tworzone miejsca poboru opłat szosowych. Zgodnie z decyzją landrata sławieńskiego von Voedtkego⁷⁹ od 15 listopada 1858 roku w Ostrowcu miały być ściągane należności za korzystanie z nowej drogi na odcinku o długości dwóch mil (ok. 15 km) Sławno–Ostrowiec (trasa Sławno–Krag–Polanów)⁸⁰. Ten wcześniej po części utwardzony szlak drogowy poddano pracom usprawniającym transport towarowy, pocztowy i podróże pasażerskie w kolejnych latach 1857–1862, intensywnie zwłaszcza w roku 1861 (Rosenow 1939: 44).

Wspomniany fundusz prowincjonalny z przeznaczeniem środków finansowych na budowę szos (Rosenow 1939: 44) tworzone z sum przekazywanych przez poszczególne powiaty po zakończonych oficjalnych kalkulacjach obliczeniowych. Należne kwoty – jako rodzaj corocznego podatku ustalanego w stosunku do aktualnej liczby ludności – rozkładano na konkretne korporacje podziałów administracyjnych i własności z terenu danego (np. sławieńskiego) powiatu, czyli na: (1) dobra rycerskie i inne wielkie prywatne posiadłości ziemskie (ze wsiami chłopskimi w ich obrębie), (2) wioski zaliczane dawniej i aktualnie do okręgu państwowego

⁷⁵ Pruski talar (albo Reichstaler – talar Rzeszy) z lat 1821/1826–1857 dzielił się na 30 srebrnych groszy, a jeden grosz był wart 12 fenigów (Ihnatowicz 1967: 89, tab. 8).

⁷⁶ Ausserordentliche – Beilage zum Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr 15, vom 15ten April 1840. Tamże o zasadach zwolnień od innych opłat drogowych.

⁷⁷ Sch.K. 1868, Nr 20.

⁷⁸ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3269: Berlin, den 18. April 1865.

⁷⁹ Był landratem w latach 1857–1873.

⁸⁰ Sch.K. 1858, s. 360.

Amtu darłowskiego, (3) posiadłości ziemskie miast, czyli dawne i ewentualnie wciąż jeszcze miejscowości wiejskie prawnie należące do miasta (miast). Przykładowo, w roku 1842 lub 1843 powiat sławieński (bez miast) musiał zebrać 1479 tal.⁸¹, w 1845 roku miał do zapłacenia na konto drogowego funduszu prowincjonalnego (w zaokrągleniu) 1475 tal.; z tego dobra rycerskie zostały obłożone kwotą 753 tal., wsie Amtu darłowskiego sumą nieco ponad 613 tal., własności ziemskie (Eigenthum) Darłowa prawie 49 tal., a Sławna 58 talarów⁸². Za rok 1847 suma ta, licząc cały powiat wiejski, wyniosła 1434 talary⁸³. W latach 1848–1854 Sławno ze swoich wsi miejskich przekazywało (rocznie) na wymieniony fundusz stałą kwotę w podobnej – jak wyżej – wysokości ponad 58 talarów⁸⁴.

Powiat sławieński, poszukując własnych źródeł finansowania budowy dróg na swoim terytorium, korzystał nadal z możliwości emitowania rodzimych, docelowych obligacji (o czym już wspomniano). W 1858 roku powiatowe władze miejscowe zaoferowały taką formułę pożyczkową na kwotę 150 tys. tal. i udało się je rozprowadzić – w sumie o wartości 123,6 tys. tal. W okresie 1854–1858 pod zastaw na budowę dróg powiat sławieński zebrał dodatkowo 52 tys. tal. (najwięcej w 1857 i 1858 roku, po 16 tys. tal.). W latach następnych powiat otrzymał na ten cel premie rozłożone na raty, w wysokości zależnej od postępu robót na konkretnych zatwierdzonych i budowanych trasach lądowych. Z zapisów źródłowych (bezpośrednich) wiadomo, że były to niekiedy kwoty znaczne, jakby powyżej ustalonych, oficjalnych kwot (por. niżej). Przykładowo, na nową drogę Polanów–Karwice, zbudowaną w latach 1854–1857 (3,82 mili), limit za jedną milę (1857–1858 rok?) wyniósł 10 tys. tal., czyli łącznie 38,2 tys. tal., ale już za jedną milę (1856–1858 rok) Ostrowiec–Sławno (1,22 mili) oraz Chomic–Darnowo (2,4 mili), przebudowanej w latach 1857–1858, premia wyniosła po 15 tys. tal. Na pierwszą z wymienionych dróg (Ostrowiec–Sławno) premia państwowa miała osiągnąć 18,3 tys. tal., lecz została pomniejszona do 12,2 tys. tal., ponieważ na tę drogę powiat uzyskał dodatkowo 6,1 tys. tal. premii prowincjonalnej. Podobnie zbilansowane zostały dotacje na zbudowanie drogi Chomic–Darnowo (w tym 7 tys. tal. w postaci premii prowincjonalnej)⁸⁵.

⁸¹ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Schlawe, den 22. Februar 1843.

⁸² Sch.K. 1846, Nr 9.

⁸³ Sch.K. 1848, Nr 11. Repartycja tego podatku w tamtym roku (nadal ustalano według przelicznika w stosunku do liczby ludności): dobra rycerskie 733 tal. (najwięcej), z Amtu darłowskiego 595 tal.

⁸⁴ Sch.K. 1849, Nr 17; Sch.K. 1850, Nr 16; Sch.K. 1851, Nr 10; Sch.K. 1854, Nr 11.

⁸⁵ AP Szcz., NPPP, Nr 2019: Schlauer-Kreis-Chausseen-Bauten (Baufonds 1858–1871). Premia państwowa za jedną milę nowej drogi w powiecie wypłacana była po 15 tys. tal. w latach 1860, 1862 i 1867, a w 1870 roku po 12,5 tys. tal.

Ujawnione teraz, a pochodzące z zasadniczych źródeł archiwalnych, informacje o podstawach finansowania budownictwa drogowego w powiecie sławieńskim w latach 1854–1858 nie zaliczają się do zbyt wiarygodnych, bo są sporządzone jakby pośpiesznie, na doraźne potrzeby sprawozdawczości urzędniczej. W Tabeli 1 zamieszczono pełniejsze i ostatecznie poprawnie (jak się wydaje) skalkulowane koszty wybudowania pięciu dróg w powiecie sławieńskim w tym okresie (przez wszystkich finansujących udziałowców).

Tabela 1. Drogi w powiecie sławieńskim wybudowane w latach 1854–1862⁸⁶

Nowa droga, trasa	Długość [mila]	Czas budowy	Całkowity koszt [tal.]	Koszty budowy [tal.]			
				dotacja (premia) państwowa		dotacja pro- wincjonalna 5 tys. tal. za milę	dotacja własna powiatu (ogółem)
				za milę	razem		
Karwice–Polanów	3,82	1854/1855	131 753	10 000	36 576	19 098	76 079
Sławno–Ostrowiec	1,22	1856–1858	29 008	–	12 215	6 108	10 685
Chomicz–Darnowo	2,39	1857–1859	84 376	–	24 006 ^x	12 003	48 367
(pow. miasteczki)	4,25	1857–1862	116 921	–	42 325 ^{xx}	21 250	53 346
Darłowo–Ustka							
Polanów–granica	0,18	1861/1862	8 338	–	1 750	875	5 713
z pow. miasteczkim							
Ogółem	11,86	–	370 396	–	116 872	59 334	194 190

Uwagi: x – w tym 9877 tal. na konto pow. miastecznego, xx – 6770 tal. na konto pow. słupskiego.
Źródło: Hoyer 1868: 105 i 107.

Powiat sławieński w latach 1854–1862 otrzymywał finansowe pokrycie około 30% wydatków na budowę dróg z kasy państwowej (w formie wypłacanych premii)⁸⁷.

Zagadnieniem wykraczającym zdecydowanie poza obszar powiatu sławieńskiego okazała się planowana przebudowa na utwardzoną drogę

⁸⁶ Inne uwagi do danych z tabeli 1: według przekazu z ważnego źródła można dowiedzieć się o nieco odmiennych informacjach rzeczowych. Wiemy, że dopiero wiosną 1858 roku zapoczątkowane zostały prace przy budowie dróg powiatowych Chomicz (pow. sławieński)–Darnowo (pow. miasteczki), a więc nie prowadzono ich w okresie 1857–1859. W odniesieniu do trasy Ostrowiec–Sławno (Sch.K. 1858, Nr 14, s. 108) również nieprecyzyjna jest datacja, że budowano ją w latach 1856–1858. Wiemy też, że dopiero w marcu 1860 roku rozpoczęto nakładanie tłucznia na niektóre odcinki budowanej szosy Darłowo–Ustka (Sch.K. 1860, Nr 14, s. 107).

⁸⁷ Koszty pięciu dróg ujętych w Tabeli 1 w 31,5% pochodziły z tego (państwowego) źródła dotacji. Obliczenia własne (Hoyer 1868: 107–109).

uczęszczanego szlaku Polanów–Sianów z myślą o lepszym połączeniu z Koszalinem. Za projektem przebudowy tej trasy opowiadał się urząd rejencyjny w Koszalinie. Świadczyła o tym stosowna interwencja tamtejszego wydziału spraw wewnętrznych u naczelnego prezydenta prowincji Ernsta Karola barona Senffta von Pilsacha⁸⁸, znającego realia i potrzeby służące ożywieniu gospodarczemu okolicznych obszarów. Urzędnicy rejencyjni wskazywali, że plan przebudowy istniejącej drogi (Polanów–Sianów) na trakt nowocześniejszy trzeba widzieć i powiązać z istniejącymi założeniami modernizacji na utwardzoną szosę bezpośrednią starej drogi pocztowej z Polanowa do Koszalina – jednej z najstarszych w rejencji. W argumentacji polecającej sięgnięto do zaistniałych wydarzeń, zwłaszcza z 1845 roku, kiedy ówczesny pruski minister finansów Eduard von Flottwell⁸⁹ podczas podróży przez rejencję koszalińską poparł znany już wtedy wspomniany projekt drogowy (Koszalin–Polanów), uważając go za ważny, wręcz nieodzowny dla regionu. Ponadto w piśmie do naczelnego prezydium pomorsko-prowincjonalnej władzy państwowej wskazywano na bardzo pozytywne pod tym względem inne zapatrywania, ale z reguły o charakterze opinii polecających, akcentujące niewątpliwie korzyści płynące z tej inwestycji. Rodziły się one w kręgach i środowiskach okolicznych wielkich właścicieli ziemskich (np. Kanenberga z Garbna) czy pochodziły ze strony gospodarzy i władz samorządowych Polanowa (rady miejskiej, magistratu)⁹⁰.

Miasto Darłowo budowało drogi także za własne (lub pożyczone) pieniądze, ale nie w całości, tylko z uwzględnieniem chociażby wsparcia z budżetu państwowego (premii), a ta wynosiła średnio po 9068 tal. za jedną milę. Wstępne prace budowlane na ważnej powiatowej drodze szosowej Darłowo–Ustka trwały (jak wspomniano) od marca 1860 roku i kontynuowano je w kolejnym roku⁹¹. Fragment tego szlaku (z Darłowa do Postomina) został wytyczony nie po starej linii od dawna eksploatowanej drogi gruntowej przez Cisowo–Barzowice–Dzierżęcin–Bylicę–Korlino–Królewó–Marszewo–Postomino, a nieco odmienną trasą z Darłowa do Postomina przez Zakrzewo–Sulimice–Karsino–Masłowice–Pieńkowo i dzięki temu została ona skrócona o 0,25 mili (tj. blisko 2 km) (Rosenow 1932: 38).

Droga powiatowa (Kreischaussee) z Darłowa do Ustki – biorąc pod uwagę tylko jej długość, lecz istotny pierwszy odcinek w granicach powiatu

⁸⁸ Sprawował ten urząd w okresie 12 wrzesień 1852–12 październik 1866 (Ihnatowicz, Biernat 2003: 552).

⁸⁹ Był ministrem finansów od 3 maja 1844 do lipca 1846 roku (Ihnatowicz, Biernat 2003: 550).

⁹⁰ AP Szcz., NPPP, Nr 2018: Coeslin, den 31. August 1854.

⁹¹ Sch.K. 1860, Nr 14, s. 107. Wówczas zaczęto nakładać tłuczeń na pewne odcinki wymienionej trasy.

sławieńskiego, licząc od Darłowa na wschód poza Postomino – pochłonęła koszty rządu 105 729 tal.; budowa całości tej drogi do Ustki kosztowała prawie 117 tys. tal. (por. Tab. 1, poz. 4). Na tej drodze w granicach powiatu sławieńskiego między Darłowem a Postominem (licząc do granicy z powiatem słupskim przed wsią i majątkiem Zaleskie) wiosną 1865 roku wyznaczono i postawiono (o czym wspomniano) dwie bariery poboru opłat szosowych w Zakrzewie i Pieńkowie⁹².

Już do połowy lat 60. XIX wieku zmodernizowaniu (przebudowie) poddano – w całości oceniając – niedawno poprawiony trakt Sławno–Ostrowiec–Polanów (przez Krag; por. niżej), biegnący dalej do Bobolic. Od niego wytyczono lokalny, nowocześniejszy szlak do Dretynia przez Osowo–Biesowice–Darnowo, który w Dretyniu połączono z trasą szosową Słupsk–Suchorze–Miastko (podążający dalej do Białego Boru i Szczecinka)⁹³.

W 1864 roku trwały prace modernizacyjne na gościńcu ze Sławna do Starego Krakowa. To odcinek do Kanina leżącego przy nowej szosie Darłowo–Ustka⁹⁴.

Niektóre zużyte drewniane mosty wymieniono na nowe, z reguły (przynajmniej częściowo) kamienne, na przykład na rzece Grabowa niedaleko Wiekowa w 1866 roku. Wtedy wyremontowano po raz kolejny drewniany most na Wieprzy w Sławnie, a w 1868 roku zaczęto utrzymywać słabsze odcinki wałów i nasypów przydrożnych, okładając je kamiennymi wzmocnieniami⁹⁵.

Część II. Budownictwo drogowe od około 1869/1870 do 1914/1915 roku

W 1871 roku rząd pruski w jednym ze swoich orzeczeń zatwierdził ostatecznie dawniejszą decyzję o budowie lepiej jakościowo utwardzonej drogi państwowej prowadzącej z Warszkowa (tj. od głównej szosy pomorskiej) do Suchorza (przez Tychowo Sławieńskie–Korzybie–Barcino). Zatem po raz kolejny potwierdził istniejącą od lat koncepcję sprawnego połączenia przelotowej trasy pomorskiej Szczecin–Koszalin–Gdańsk z szosą Słupsk–Bytów i Słupsk–Miastko w Suchorzu⁹⁶. Nie znamy istotnych warunków

⁹² AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 3269: Berlin, den 18. April 1865.

⁹³ AP Kosz., Rep. 65b, Präsidialabteilung Nr 1371, s. 200; AP Kosz., Rep. 65b, Acc. 16/44, Nr 31, f. 267v; Nr 32, f. 170v; Hoyer 1868: 105–107.

⁹⁴ Sch.K. 1864, Nr 29. Były to głównie prace odwadniające przyległy teren poprzez zakładanie drenów.

⁹⁵ Sch.K. 1866, Nr 28, 47; Sch.K. 1868, Nr 15.

⁹⁶ Sch.K. 1871, Nr 95.

przystąpienia do budowy drogi do Suchorza, przede wszystkim źródeł pochodzenia i wysokości finansowania. Zainicjowana została jednak praktyka rozpisywania publicznych ofert licytacyjnych głównie na dostawę kamienia, tłucznia i żwiru, które będą realizowane przez kilka następnych lat⁹⁷.

W roku 1874 rozpoczęły się prace przy budowie drogi szosowej z Bobolic przez Drzewiany–Żydowo do Polanowa⁹⁸. Pod koniec tamtego roku sejmik powiatu sławieńskiego wypowiedział się jednoznacznie pozytywnie o potrzebie budowy szosy powiatowej z Sianowa przez Skibno–Wierciszewo do Darłowa, ustalając łączną wysokość otrzymanych premii (na które liczono) w kwocie 60 tys. marek⁹⁹ za 1 milę. Dopiero w końcu 1877 roku (na podstawie decyzji sejmiku z 21 listopada) zatwierdzono i przydzielono na ten cel pierwsze niewielkie kwoty dotacji z przeznaczeniem na zainicjowanie ziemnych prac przedwstępnych¹⁰⁰.

Do formalnorzeczowych, głównie finansowych ustaleń przy rozpatrywaniu tego planowanego zadania przystąpiono po kolejnych decyzjach sławieńskiego sejmiku powiatowego z 4 czerwca 1880 roku. Ustalono, że należy dokonać merytorycznych uzgodnień z władzami powiatu koszalińskiego, ponieważ miejscowość Skibno leżała na jego terenie, poza powiatem sławieńskim. Chodziło przede wszystkim o wiążące zapewnienie (nie tylko deklaratywne) o współudziale powiatu koszalińskiego w pokrywaniu kosztów budowy niewielkiej części tej trasy (do Darłowa) na swoim terenie. Powiat koszaliński miał aktualnie dość wyraźnie odmienne priorytety co do początku przebiegu wymienionej drogi. Władze tego powiatu były za jej poprowadzeniem od Sianowa/Skibna po dość „nietypowej”, wydłużonej trasie przez Skwierzynkę–Kleszcze–Rzepkowo. Powiatowym władzom sławieńskiego zaś zależało na poprowadzeniu tejże szosy do Darłowa przez Bielkowo i w pobliżu gościńca do Iwęcina¹⁰¹.

Budowa drogi Sianów/Skibno–Darłowo rozpoczęła się – w sensie organizacyjnym – na początku 1882 roku. Świadczyły o tym oficjalne ustalenia i decyzje ciała wykonawczego sejmiku sławieńskiego (tj. wydziału powiatowego – Kreisausschuss), w którego imieniu jego przewodniczący landrat von Pawel ogłosił terminy i miejsce licytacji na dostarczenie (Lieferung) kamieni polnych oraz płyt kapitelowych (Deckplatten) do użycia przy bu-

⁹⁷ Sch.K. 1872, Nr 2; Sch.K. 1874, Nr 22.

⁹⁸ Sch.K. 1874, Nr 44. Por. tab. 2, poz. 12.

⁹⁹ Marka – powszechny w użyciu od (1871) 1876 roku pieniądź w Prusach i całej II Rzeszy Niemieckiej; liczyła 10 srebrnych groszy (tj. 1/3 talara), zatem 60 tys. marek to 20 tys. dawnych talarów (Ihnatowicz 1967: 90, tab. 10).

¹⁰⁰ Sch.K. 1878, Nr 7.

¹⁰¹ Obie wsie leżały wtedy w powiecie sławieńskim. Więcej: Extrablatt zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 48 pro 1880.

downie sześciu mostów i ośmiu przepustów na odcinku projektowanej drogi Sianów/Skibno–Rusko¹⁰². Praca koordynacyjna i nadzór nad całością powierzono kierownikowi budowy (Bauführer) Künzelowi, mającemu swoje biuro w Darłowie. Pojawiły się wtedy tegoż autorstwa kolejne oficjalne ogłoszenia (np. z datą 24 luty 1882 roku) o rozpisaniu licytacyjnych ofert publicznych (Submission) na dostawę niezbędnych materiałów celem rozpoczęcia prac ziemnych związanych ze wspomnianą budową¹⁰³.

W 1880 roku komisja do spraw budowy dróg w powiecie postanowiła o poprowadzeniu utwardzonego szlaku (Gebesserte Wege) Sławno–Słowino–Boleszewo od szosy Sławno–Kanin do Boleszewa (dolina Moszczenicy)¹⁰⁴. Wymienioną trasę (Sławno–Kanin przez Stary Kraków) w latach 1878–1883 przedłużono do nowocześniejszego gościńca Darłowo–Ustka na wysokości Karsina (Lindmajer 1994b: 218). Już wcześniej (w 1877 roku) władze powiatowe przekazały pochodzące z kasy gminy miejskiej Sławna 60 tys. marek na budowę tej drogi (Sławno–Kanin), a oprócz tego miasto oddało bezpłatnie do dyspozycji na ten cel grunty o łącznej wartości 15 tys. marek. Ponadto dołożyło 3 tys. marek na projektowaną budowę nowego odcinka drogi szosowej Sławno–Stary Jarosław (Stoebbe 1898: 277).

Dopiero w 1884 roku pojawił się pierwszy projekt zbudowania nowego krótszego połączenia drogowego ze Sławna, przez Stary Jarosław i Krupy, do Darłowa¹⁰⁵. W 1885 roku była w budowie (na podstawie planu z 1884 roku) nowa droga wyznaczona z Jacinek (przez Laski) do Lejkowa¹⁰⁶; w 1886 roku prace trwały jeszcze na odcinku z Jacinek do Borkowa¹⁰⁷. W 1887 roku rozpoczęły się roboty przy budowie ulepszonej drogi Naclaw–Garbno za środki zagwarantowane przez prowincję i powiat sławieński¹⁰⁸. W tymże roku zakończono wytyczanie i formowanie nowej drogi (trwające przynajmniej od 1885 roku) na całej trasie Jacinki–Lejkowo–Bobrowice, a znaczny zakres prac przeznaczono na odcinek Lejkowo–Żegocino (przez Świącianowo)¹⁰⁹. Oddano do czynnego użytkowania budowaną od kilku lat

¹⁰² Sch.K. 1882, Nr 6 (ogłoszenie z datą 24 stycznia 1882 roku). Licytacje zostały wyznaczone na 6 lutego 1882 roku w karczmach wiejskich w Dobiesławiu i Jeżycach.

¹⁰³ Te oferty miały być rozstrzygnięte 20 marca 1882 roku. Sch.K. 1882, Nr 17 (s. 70) i Nr 18 (s. 75). Z kolejnego rozpisania licytacji – z terminem przyjmowania zgłoszeń do 15 czerwca 1882 roku – dowiadujemy się, że oczekiwano dostaw w wysokości 4 tys. m³ (cbm) surowego (rohen) kamienia granitowego. Sch.K., Nr 44 (s. 185).

¹⁰⁴ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 2734: Verzeichniss... Długość tego poprawionego (umocnionego) szlaku wynosiła 6332 m.

¹⁰⁵ Extrablatt zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 28 pro 1885, s. 9. O tym por. też niżej (lata 1889–1891).

¹⁰⁶ Extrablatt zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 28 pro 1885, s. 8–9.

¹⁰⁷ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 29, f. 137v.

¹⁰⁸ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 29, f. 92v; Sch.K. 1886, Nr 49.

¹⁰⁹ Extrablatt zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 28 pro 1885, s. 4; Sch.K. 1887, Nr 61.

szosę Sianów/Skibno–Darłowo przez Dobiesław–Jeżyce–Rusko, czyli nieco na wschód od istniejącego starego gościńca Koszalin–Darłowo (przez Suchą Koszalińską–Iwęcino–Bukowo Morskie–Żukowo Morskie)¹¹⁰.

Nową drogę powiatową mającą lepiej powiązać Sławno z obszarem w regionie Polanowa, a prowadzącą od Bobrowic do Jacinek, przekazywano do użytku etapami. Była ona w budowie przynajmniej od lutego 1888 roku. Na początku 1889 roku oddany został dłuższy odcinek ze Świerczyny przez Lejkowo do Bobrowic¹¹¹.

W 1889 roku powstały plany budowy utwardzonej drogi ze Sławna przez Stary Jarosław–Krupy do Darłowa, a do zasadniczych prac w terenie przystąpiono w 1891 roku¹¹², chociaż w ustaleniach (nadmienionych w źródle) pisze się o rozpoczęciu prac rok wcześniej¹¹³. W istocie pierwsze plany budowy tej drogi sięgają 1884 roku (por. wyżej), zwłaszcza 1886 roku, bo wtedy na posiedzeniu sejmiku powiatowego (8 listopada 1886 roku) zapadła decyzja o takim nowym połączeniu drogowym między Sławnem a Darłowem¹¹⁴. Projekt tej drogi, mającej status szlaku powiatowego, jesienią 1889 roku został zaakceptowany przez wydział powiatowy (ciało wykonawcze sejmiku) i powierzony do zrealizowania jednej z berlińskich firm¹¹⁵. W drugiej połowie 1891 roku upublicznione były w miejscowej urzędowej prasie ogłoszenia na dostawy podstawowych materiałów budowlanych (żwiru, tłucznia kamiennego)¹¹⁶.

Również w 1889 roku w trakcie budowy znajdowała się szosa powiatowa z Lejkowa do połączenia z główną drogą pomorską między Malechowem a Niemcą. Od jesieni tegoż roku rozpoczęły się prace przy budowie drogi Jacinki–Smardzewo (głównie na odcinku Lejkowo–Smardzewo)¹¹⁷.

W latach 1891–1894 przebudowano na szosę powiatową starą drogę gruntową Sławno–Darłowo od krzyżówki w Grzybnie. Przy fragmencie Stary Jarosław–Darłowo wstępne prace ziemne zapoczątkowano w kwar-

¹¹⁰ Amtsblatt 1887, Nr 52, s. 362. W starszej literaturze przedmiotu spotyka się informację, że tę drogę zbudowano w 1883 roku (Rosenow 1939: 44; 1932: 38). Datę tę przyjął także Rosenow 1980: 102.

¹¹¹ Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats (dalej: Verwaltungsbericht) für das Rechnungsjahr vom 1. April 1888 bis Ende März 1889, s. 8; Verwaltungsbericht 1888/1889: w tomie Sch.K. 1888, s. 164.

¹¹² Verwaltungsbericht 1888/1889, s. 8; 1891/1892, s. 5; 1889/1890, s. 6.

¹¹³ Verwaltungsbericht 1890/1891 (w tomie Sch.K. 1890, s. 166).

¹¹⁴ Verwaltungsbericht 1890/1891, Sch.K. 1889, Nr 97, s. 481: Schlawe, den 6. November 1889.

¹¹⁵ Die Bauleitung: Havestaat und Montag in Berlin. Sch.K. 1889, Nr 97, s. 481: Schlawe, den 6. November 1889.

¹¹⁶ Sch.K. 1891, Nr 91, s. 449; Sch.K. 1891, Nr 97, s. 478.

¹¹⁷ Verwaltungsbericht 1889/90.

tale sierpień–październik 1891 roku¹¹⁸. Właściwe czynności budowlane poprzedziły publikowane ogłoszenia o zapotrzebowaniu na dostawy dla tych celów podstawowego materiału (głównie kamieni i tłucznia)¹¹⁹.

W pewnym sensie zaostrzyły się sprzeczności na tle własnych interesów i zainteresowań na polu inwestycji drogowych w powiecie między Darłowem a pobliskimi gminami popieranymi przez Darłowo bądź Sławno. Dotyczyło to (przykładowo) braku zgody, wyrażanej przez Darłowo, na połączenie przebudowywanej drogi przez Krupy–Stary Jarosław z drogą Sławno–Kanin w stronę sławieńskiego kompleksu lasu miejskiego (Schlawer Stadtförsterei) w rejonie Starego Krakowa i Radosławia. To założenie kłóciło się z uzgadnianymi planami Darłowa i Sińczycy poprowadzenia wymienionej drogi trasą przez tę wieś. Jednakże z kasy miejskiej Darłowo do 1894 roku wyłożyło 12 tys. marek na ukończenie ostatecznie wybranej trasy proponowanej i forsowanej przez Sławno. Swoistą rekompensatą dla północno-zachodniego regionu powiatu na zapleczu portu Darłowo/Darłówko stała się ulepszona droga do Bielkowa otwarta w 1897 roku (Rosenow 1932: 38). Wiązała ona ściślej gospodarczo kilka lokalnych wielkich majątków ziemskich i duże miejscowości wiejskie na trasie Malechowo–Przystawy–Jeżyce–Darłowo, Przystawy–Dobiesław–Bielkowo, a stąd do linii kolejowej w Skibnie lub do szosy pomorskiej w Sianowie czy w Karnieszewicach bądź wprost do Koszalina.

Rok 1893 przyniósł zapoczątkowanie terenowych czynności przy realizacji projektu szosy statusu powiatowego: Sławno–Sławsko–Staniewice i dalej do szosy Darłowo–Ustka w Postominie. Ta droga (15,5 km) została przekazana do użytku w 1895 roku¹²⁰. Przystąpiono także do budowania lepszego technicznie odgałęzienia drogowego od tego szlaku (Sławno–Postomino) we wsi Tyn przez Pieszcz i Pałowo do stacji kolejowej w Sycewicach¹²¹. W latach 1896–1897 została ona zakończona¹²².

W 1894 roku rozpoczęto eksploatację unowocześnionej drogi Darłowo–Krupy–Stary Jarosław prowadzącej do skrzyżowania z inną drogą powiatową Sławno–Stary Kraków–Kanin (w Karsinie przy szosie Darłowo–Ustka) (Rosenow 1939: 44).

W ostatnich latach XIX wieku nadal widoczna była znaczna częstotliwość zaprojektowanych, rozpoczętych i kończonych inwestycji drogowych,

¹¹⁸ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 31, f. 307v.

¹¹⁹ Sch.K. 1891, Nr 91, 97; Sch.K. 1894, Nr 4. Budowę tej drogi tutejsze władze powierzyły również specjalistycznej firmie z siedzibą w Berlinie. AP Kosz., Reg.K. Acc. 16/44, Nr 31, f. 267v; AP Szcz. (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 12, f. 139–140.

¹²⁰ Verwaltungsbericht 1896/1897, s. 169.

¹²¹ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 32, f. 170v (w sprawozdaniu landratury sławieńskiej za okres maj–lipiec 1893 roku).

¹²² Sch.K. (Extra-Balzt): Verwaltungsbericht 1896/1897.

w tym łączących tę sieć na terenie powiatu sławieńskiego z obszarami sąsiednich regionów, jeszcze w nieodległej przeszłości ściśle administracyjnie związanych z ziemią sławieńską. Na przykład w latach 1895–1896 zbudowano szosę łączącą Osowo–Warcino–Chorowo i Mzdowo (Mzdówko) w powiecie miasteczkim, która miała stanowić połączenie z zaprojektowaną szosą prowadzącą w stronę Wielina i Polanowa (do granicy z pow. sławieńskim) (Lange 1938: 348), łącząc się z szosą Sławno–Krag–Polanów, a w kierunku północno-wschodnim idącą przez Kępice do Barcina (czyli do trasy Sławno/Warszkowo–Korzybie–Barcino–Suchorze). Dopiero w latach 1902–1903 zapoczątkowano prace przy szosie Polanów–Wielin¹²³, w istocie trwały one aż do 1909 roku¹²⁴.

W końcu 1896 roku zapadła decyzja sławieńskiego sejmiku powiatowego o dofinansowaniu z własnego funduszu budowy dróg w Sławieńskiem w kwocie po 1,5 marki za metr bieżący powstającej drogi. Dotyczyło to tras: Ściegnica–Wrząca Pomorska–Słonowice–Runowo Sławieńskie–Reblino/Reblinko (do szosy Sławno–Słupsk). Uwzględniono w tej decyzji (warunkowo) projektowaną trasę drogową (w północno-zachodniej części powiatu sławieńskiego) Jeżyce/Jeżyczki–Przystawy–Gorzyca–Malechowo¹²⁵.

W latach 1898–1899 trwały prace przy szosie z Kanina (od trasy Darłowo–Ustka) do Jarosławca z odgałęzieniem do Łącka¹²⁶. W 1899 roku w terminie zakończono zaplanowane prace budowlane przy drogach powiatowych z Kanina przez Jezierzany do Jarosławca z odnogami do Naćmierza i Łącka¹²⁷.

Założona w planie budowa szosy Polanów–Wielin i dalej, do granicy z powiatem miasteczkim (Mzdowo), a w pierwszym odcinku (ok. 4–5 km) prowadząca po istniejącej trasie Polanów–Krag (poddanej modernizacji), rozpoczęła się wiosną 1902 roku za zgodą władz prowincjonalnych. Przewidziane koszty całości wspomnianej inwestycji skalkulowano na ogółem 137 tys. marek. W tej kwocie mieściła się dotacja prowincji w wysokości jedynie 27,4 tys. marek. Resztę należności zamierzano pokryć pożyczką udzieloną przez powiat sławieński¹²⁸. Znaczną część tej drogi (między Brzeziem a Wielinem) oddano do użytku w listopadzie 1903 roku kosztem 122 tys. marek¹²⁹.

¹²³ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 35, f. 415; AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 36, f. 214; AP Szcz., (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 12.

¹²⁴ Beilage zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 30 für 1909.

¹²⁵ Sch.K. 1896, Nr 110.

¹²⁶ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 274 (ze sprawozdania landratury sławieńskiej do urzędu rejencyjnego w Koszalinie).

¹²⁷ Verwaltungsbericht 1899–1900, s. 18.

¹²⁸ Verwaltungsbericht 1901, s. 16.

¹²⁹ Verwaltungsbericht 1903, s. 15. Wymieniona w źródle miejscowość Grünhof (b. Pollnow) to zapewne Brzezie (Rospond 1951: 516).

Na początku roku 1902 odnotowano (pierwsze w powiecie?) roboty przy brukowaniu już eksploatowanych i umocnionych gruntowych dróg wiejskich: od dworca kolejowego w Sycewicach do Dobrzęcina¹³⁰ (ok. 7 km), czyli w pobliżu Słonowic i tamtejszego przystanku kolejowego na trasie Słupsk–Korzybie.

W zapisach z 1904 roku widnieją sumy przewidziane jako dotacje prowincjonalne na budownictwo drogowe w powiecie sławieńskim w wysokościach: 9,5 tys. marek na wybrukowanie drogi w Złakowie; 34,5 tys. marek na wykonanie nasypu drogi z Kopania przez Cisowo do szosy Darłowo–Ustka; 19,6 tys. marek na wybrukowanie drogi ze Słowina do Boleszewa; 86,6 tys. marek na budowę dwóch utwardzonych dróg z Kragu przez Komorowo do Bożenic oraz z Łącka do Sowna (Zowen)¹³¹.

Drogi oddane do użytkowania w 1905 roku to: (1) Złakowo–Drozdowo, (2) od granicy z powiatem słupskim koło Złakowa do skrzyżowania drogi do Łącka (koło wsi Korlino) o łącznej długości przebudowywanego odcinka 10,6 km, (3) Postomino–Górsko (przez Marszewo) – blisko 5 km¹³².

W 1906 roku rozpoczęły się prace przy budowie wewnątrzpowiatowej drogi od Sowna (przy szosie Sianów–Ratajki–Krytno) do połączenia z drogą Polanów–Koszalin i drugiego jej odcinka (od Sowna) przez Laski–Komorowo do Kragu¹³³. Wiadomo, że prace przy tej drodze trwały w 1909 roku. Ukończoną ją w 1910 roku¹³⁴.

W budownictwie drogowym raczej skromne wyniki osiągnięto w 1907 roku. Oddano do eksploatacji tylko unowocześnione trasy Sowno–(Laski–Komorowo)–Krag (o długości 7,9 km)¹³⁵, jak też ukończony i przekazany do użytkowania, uznany oficjalnie za drogę bitą (Kunststrasse) szlak prowadzący z Osowa (w pow. miasteczkim) do Wielina i połączenia z Polanowem¹³⁶. Dodać trzeba odnotowane w tymże roku wybrukowanie drogi Boleszewo–Słowino¹³⁷.

Ostatnie lata przed I wojną światową (1914 rok) przyniosły w Sławieńskim wiele nowych dróg wewnątrzpowiatowych, ale niektóre cechowały krótkie lub niewielkie dystanse. W 1909 roku w budowie była

¹³⁰ Sch.K. 1902, Nr 2.

¹³¹ Verwaltungsbericht 1904, s. 19.

¹³² Verwaltungsbericht 1905, s. 19.

¹³³ Sch.K. 1906, Nr 22.

¹³⁴ Beilage zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 30 für 1909; Amtsblatt 1910, Nr 44, s. 292.

¹³⁵ Z tym że odcinek Sowno–Laski został ukończony w 1908 roku. Verwaltungsbericht 1908, s. 22.

¹³⁶ Amtsblatt 1907, Nr 50, s. 317; Stettin, den 15. November 1907.

¹³⁷ Verwaltungsbericht 1907, s. 5.

droga Złakowo–Drozdowo¹³⁸, chociaż zapowiadane rozpoczęcie prac wyznaczono już na wiosnę 1904 roku¹³⁹. Drogię tę poprowadzono wzdłuż trasy: Złakowo–północny fragment wsi Marszewo (Marsower Mühle)–Królewsko–Korlino–Naćmierz–Rusinowo–Barzowice (tj. ok. 4 km przed połączeniem w Kopnicy z szosą Darłowo–Postomino–Ustka). Przewidziana dotacja prowincjonalna w wysokości 145,5 tys. marek miała pokryć jedynie 20% wszelkich kosztów tej pracochłonnej budowy¹⁴⁰. Inna z nowych dróg w 1909 roku wiodła na trasie Pomilowo–Żukowo Sławieńskie (długość ok. 10 km)¹⁴¹. Trwała wówczas (jak zaznaczono) budowa dróg Krag–Sowno¹⁴² i na odcinku od Polanowa przez Wielin do granicy z powiatem miasteczkim¹⁴³.

Pierwsza z wymienionych tras drogowych, przebudowywana na szosę, z Kragu do Sowna (przez Komorowo i Laski) została przekazana w 1910 roku, podobnie jak krótka droga (ok. 2 km) z Zębowa do szosy Sławno–Słupsk. W 1910 roku wybrukowano drogę (Steindämme) z przystanku kolejowego w Sycewicach do rozwidlenia dróg Komorczyn–Dobrzęcino. Na drogi bite (Kunststrassen) przebudowano w tymże roku fragmenty gruntowych tras wiejskich z Kopania przez Cisowo do szosy Darłowo–Ustka i odcinek liczony od szosy Sławno–Kanin przez wsie Boleszewo i Słowino do szosy Darłowo–Karwice¹⁴⁴.

W 1911 roku droga Dobiesław–Wiekowo, budowana dalej, połączyła Wiekowo z Niemcą (przez Grabowo), ponadto Siecieminiem (przez Dąbrowę) z Grabowem i Niemcą¹⁴⁵. W tymże roku ukształtowany został przebieg planowanej drogi bitej Niemica–Kusice¹⁴⁶. Wymienione usprawnione trasy drogowe to ogółem 18 km. W całym 1911 roku w powiecie sławień-

¹³⁸ Budowę tej drogi zatwierdził sejmik powiatowy uchwałą z dnia 3 kwietnia 1903 roku, zaciągając pożyczkę w kasie miejskiej Darłowa. Beilage zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 28 für 1908.

¹³⁹ Verwaltungsbericht 1903, s. 15.

¹⁴⁰ Verwaltungsbericht 1903, s. 15.

¹⁴¹ Beilage zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 30 für 1909. Na budowę tej drogi sejmik zaciągnął pożyczkę w kasie powiatowej (uchwała z dnia 19 lipca 1907 roku).

¹⁴² Uchwała sejmiku powiatowego o pobraniu pożyczki na ten cel z kasy miejskiej w Darłowie z datą 31 marca 1905 roku.

¹⁴³ Beilage zum „Schlawer Kreisblatt” Nr 30 für 1909. Na zbudowanie tej drogi („wielńskiej” – Verliner Chaussee) sejmik zgodził się na pożyczkę z kasy miejskiej w Darłowie już 29 maja 1902 roku – tamże data uchwały sejmiku.

¹⁴⁴ Amtsblatt 1910, Nr 44, s. 292.

¹⁴⁵ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 27, f. 164v; AP Szcz., (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 13, f. 89.

¹⁴⁶ AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 27: Köslin, den 30. August 1911; Verwaltungsbericht 1911, s. 26.

skim przybyło 21,1 km nowych dróg¹⁴⁷, wliczając(?) wybrukowany 4-kilometrowy odcinek drogi wiejskiej z Bzowa do Ściegnicy¹⁴⁸. Przy drodze Dąbrowa–Grabowo zasadzono ponad 900 drzew, w tym ponad 500 drzew owocowych (w przewadze grusz). Do 1911 roku przy nowych drogach w powiecie sławieńskim posadzono 2251 drzew owocowych¹⁴⁹. W roku następnym (1912) za drogi bite oficjalnie uznano odcinki Wiekowo–Dobiesław (4 km), Niemica–Kusice (3 km) i zakwalifikowano całą trasę z Wiekowa do Sieciemina (przez Dąbrowę)¹⁵⁰.

Za dobre należy uznać wyniki prac przy unowocześnianiu dróg w 1913 roku. Wybudowano wówczas drogę z Tychowa Sławieńskiego do stacji kolejowej w Słonowicach (9,7 km) i z Wrzącej Pomorskiej do Reblina (8,6 km). W tamtym roku przybyło w sumie 19,8 km nowych dróg¹⁵¹, wliczając (zapewne) wybrukowany odcinek drogi z Wrześnicy do szosy Sławno–Słupsk (1,4 km). Wzdłuż drogi Słonowice–stacja kolejowa Słonowice i Wrząca Pomorska–Reblino posadzono 1179 drzew owocowych. Ogólna ich liczba przy szosach w powiecie wzrosła do 3559¹⁵².

Przed 1914 rokiem na mapie powiatu sławieńskiego pojawiły się inne nowe (bardziej wewnętrzne) drogi lokalne: Tychowo Sławieńskie–Reblino i Niemica–Lejkowo (Rosenow 1939: 44; Vollack 1986b: 262).

Za unowocześnione nowe drogi (tj. umocnione i lepiej wyprofilowane) na początku 1915 roku uznano trasy: od szosy do Kanina (w Starym Jarosławiu) do dworca kolejowego w Sławnie, Sińczyce–Krupy, Darłowo–Gorzyca (w stronę Malechowa, przechodząca obok nadleśnictwa Nowy Kraków), Nowy Jarosław–Stary Jarosław¹⁵³.

Poprawie ulegała nadal ważna część infrastruktury drogowej. W 1913 roku doszło do podstawowej renowacji drewnianego mostu przez rzekę Grabową, polegającej na wymianie całej części górnej) na wysokości Porzeczka (22,5 kilometr szosy Sianów/Skibno–Rusko–Darłowo). Inny stary most na tej samej rzece w Nowym Żytniku (12,4 kilometr drogi Karwice–Ostrowiec–Polanów) został zastąpiony nowym konstrukcji żelazno-betonowej¹⁵⁴.

Zmieniały się z czasem, ale powoli, użytkowane powszechnie przez budujących drogi pospolite narzędzia pracy: łopata, szpadel, kilof, taczka

¹⁴⁷ Verwaltungsbericht 1911, s. 26.

¹⁴⁸ Sch.K. 1911, Nr 78.

¹⁴⁹ Verwaltungsbericht 1911, s. 26.

¹⁵⁰ Amtsblatt 1912, Nr 42, s. 306.

¹⁵¹ Verwaltungsbericht 1913, s. 6.

¹⁵² Verwaltungsbericht 1913, s. 6.

¹⁵³ Amtsblatt 1915, Nr 4, s. 23.

¹⁵⁴ Verwaltungsbericht 1913, s. 6.

oraz siła ludzka i pociągowa koni. Były one częściowo zastępowane już przed wybuchem I wojny światowej przez samobieżne maszyny parowe, i to nie tylko na ważniejszych szlakach poddawanych dalszym (nowym) zabiegom modernizacyjnym. Wiosną 1914 roku przy naprawianiu głównej szosy prowincji na odcinku Sianów–Sycevice koło Bobrowic/Bobrowiczek znajdował się w użyciu drogowy walec parowy. Uwidoczniła się ta ważna innowacja techniczna również na bocznej drodze powiatowej Bobrowice–Jacinki (w kierunku Polanowa)¹⁵⁵.

* * *

Zdaje sobie sprawę, że ten tekst („przegląd”) nie daje pełnej gwarancji uchwycenia w omawianym XIX stuleciu wszystkich inwestycji drogowych na terenie ziemi sławieńskiej, poczynionych na eksploatowanych już od dawna starych traktach gruntowych lub biegnących przez obszary jeszcze wprost naturalne, pierwotne, nietknięte dotąd takimi przemianami cywilizacyjnymi. Dlatego, jakby dla swoistego uzupełnienia pozytywnych następstw tego rodzaju lądowego budownictwa komunikacyjnego, są przybliżone dane ogólne o powiększających się (z biegiem lat) zasobach mierzonych długościami nowo zbudowanych dróg, powstających z uwzględnieniem państwowych i prowincjonalnych dotacji (premii) finansowych czy też pochodzących z rodzimych zasobów budżetowych – powiatu lub miast regionu, głównie Darłowa i Sławna.

Oto sporządzone i zamieszczone poniżej zestawienie (Tab. 2). Na początku należy wiedzieć, że w budownictwie drogowym powiat sławieński w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku znajdował się w czołówce rejencji koszalińskiej. W 1868 roku powiat ten posiadał nowych dróg bitych o statusie powiatowym lub prowincjonalnym o łącznej długości 176 km, co dawało mu piąte miejsce wśród dziewięciu powiatów (od 1872 roku było ich 12) w rejencji, ze średnią wynoszącą 10,7 km takich dróg na 100 km kwadratów¹⁵⁶.

Dostrzegane są jednak inne niespójne ustalenia i przekazy statystyczne. Uniemożliwiają one ostateczne, a wartościowe ustalenia fakto-graficzne. Przykładowo w 1910 roku według teraz zamieszczonych wielkości (tabela 3) ogółem w powiecie sławieńskim było nieco ponad 414 km nowych dróg utwardzonych, natomiast z publikacji G. Müllera (1922: 81) roku dowiadujemy się, że długość wszystkich nowych dróg bitych wynosiła w 1910 roku 461 km. Tą wielkością teraz się posiłkując, wiemy, że da-

¹⁵⁵ Sch.K. 1914, Nr 28. Także na innych trasach w obrębie powiatu sławieńskiego (Sch.K. 1914, Nr 38).

¹⁵⁶ Obliczenia własne na podstawie: Meitzen 1868: 643.

Tabela 2. Drogi bite uważane za główne (Kunststrassen) w całości lub częściowo prowadzące przez powiat sławieński w 1887 r.

Droga na trasie; długość ogółem [m]	Uwagi (stan na koniec 1879 r.)
Szczecin–Koszalin–Sławno–Słupsk–Gdańsk;	najważniejsza szosa pomorska
Koszalin–Polanów; 36 020	w tym 19 059 m od granicy pow. koszalińskiego (krzyżowanie Kościernica–Nadbór)
Warszkowo–Tychowo Sław. – granica z pow. miasteckim* (i dalej przez Korzybie–Barcino do Suchorza); 30 752	w tym 12 600 m do granicy z pow. miasteckim w Korzybiu
Sianów–dworzec kolejowy Skibno/Sianów; 2365	w tym 1002 m od szosy Koszalin–Słupsk–Gdańsk w Sianowie do granicy z pow. koszalińskim
Karwice–Darłowo–Darłowo*; 18 287	–
Darłowo–Ustka; 37 245	w tym z Darłowa przez Kanin i Postomino do granicy pow. sławieńskiego ze słupskim koło Zaleskich; 24 965 m
Sławno–Kanin*; 15 478	–
Karwice–Ostrowiec*–Polanów; 29 100	od szosy w Karwicach (por. Tab. 1)
Polanów–Miastko (Miastko–Kawcze–granica z pow. sławieńskim); 24 145	z Polanowa do granicy z pow. miasteckim 1 500 m (por. Tab. 1)
Sławno–Ostrowiec; 9150	por. Tab. 1
Sławno–Ostrowiec–Krag–Polanów*; 28 700	–
Polanów–Bobolice; 25 600	w tym w granicach pow. sławieńskiego 14 100 m
Sianów–Nadbór; 22 656	od szosy w Sianowie przez Ratajki do drogi Koszalin–Polanów
Sławno–Sławsko–Staniewice–Postomino*;	–
Sławno–Sławsko–Radosław*;	–
Koszalin–Darłowo;	–
Sianów/Skibno–Darłowo;	budowa od początku 1882 r.
Sławno–Stary Jarosław–Darłowo*;	–

Uwagi: Niektóre z ujętych w tabeli szlaków są też określane jako drogi (gościńce) powiatowe (Landstrasse); zostały zaznaczone wyróżnikiem *. Podane długości tras (w metrach) według stanu na koniec 1879 roku z AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 2734.

Źródło: Amtsblatt 1887, Nr 52, s. 362 (z uzupełnieniami autora); AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 2734: Verzeichniss der Regierungs-Bezirks Coeslin am Ende des Jahres 1879 fertig ausgebauten und im Ausbaubefindlichen Chausseen und gebesserten Wege; AP Kosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 2734: Zusammenstellung... (b.f. i stron).

wało to powiatowi sławieńskiemu trzecie miejsce w rejencji koszalińskiej, konkretnie z przelicznikiem 29,1 km takich dróg na 100 km² powierzchni powiatu. W ciągu 16 lat (licząc od 1894 do 1910 roku) i kierując się wielkościami wspomnianego autora, przybyło 169 km, co by dawało średnio rocznie przyrost o 10,56 km oddawanych do użytkowania nowo wybudowanych dróg¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Obliczenia własne.

Tabela 3. Długość nowych utwardzonych dróg szosowych w powiecie sławieńskim powstałych w latach 1887–1913

Rok – data pomiaru	Całkowita długość dróg [km]	Uwagi
1887 (początek)	240,5	–
1890 i 1891 ^x	278,7	^x – dane własne, po przeliczeniu na km ok. 37 mil
1893 ^{xx}	293,8	^{xx} – dane własne, po przeliczeniu na km ok. 39 mil
1894	292(?)	–
1896	313,4	–
1897/1898	325,4	–
1899/1900	340,3	–
1903	355,5	w tym 115,6 km dróg prowincjonalnych i 239,9 km dróg powiatowych
1905	372,6	w tym 116,3 km dróg prowincjonalnych, 249,3 km dróg powiatowych i 7,08 km kamiennych grobli drogowych (Steindämme)
1907	395,7	116,3 km dróg prowincjonalnych, 269,5 km dróg powiatowych i blisko 10 km dróg wybrukowanych (Pflasterdämme)
1908	400,7	114,8 km dróg prowincjonalnych, 274,4 km dróg powiatowych, 11,4 km dróg wybrukowanych
1910	414,3	114,8 km dróg prowincjonalnych, 284,2 km dróg powiatowych, 15,2 km dróg wybrukowanych
1911	435,4	114,8 km dróg prowincjonalnych, 302,2 km dróg powiatowych, 18,3 km dróg wybrukowanych
1912	438,4	114,8 km dróg prowincjonalnych, 302,2 km dróg powiatowych, 21,3 km dróg wybrukowanych
1913	458,2	114,8 km dróg prowincjonalnych, 320,6 km dróg powiatowych, 28,8 km dróg wybrukowanych
Inne uwagi		w 1908 r. w powiecie przybyło 5 km dróg (4995 m); w 1910 r. – 1,45 km; w 1911 r. – 21,1 km; w 1912 r. – 3 km; w 1913 r. – prawie 20 km

Źródło: Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr vom 1. April 1887 bis Ende März 1888 („Sch.K.” 1887, s. 159); Verwaltungsbericht 1890/1891; 1891/1892 („Sch.K.” 1891, Nr 15: Extra-Blatt, s. 188); 1894/1895 („Sch.K.” 1894, Nr 27, s. 139); 1896/1897 („Sch.K.” 1896, s. 169); 1897/1898 („Sch.K.” 1897, s. 156); 1899/1900, s. 18; 1903, s. 15; 1905, s. 19; 1907, s. 5; 1908, s. 22; 1911, s. 8 i 26; 1912, s. 8; 1913, s. 6.

Bibliografia

Źródła archiwalne rękopiśmienne

Archiwum Państwowe w Koszalinie

Zespół: Regiurungsbezirk Köslin (Rejencja Koszalińska), Akcesja (Acc.) 16/44, Nr 574, 2734, 3267, 3269, 3270.

Abteilung (Abt.) I, Nr 1066.

Stare sygnatury: Rep. 65b, Präsidialabteilung Nr 1371 i Rep. 65b, Acc. 16/44, Nr 27, 29, 31, 32, 34–36.

Archiwum Państwowe w Szczecinie

Zespół: Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej Nr 1962, 2018, 2019.

Stara sygnatura: Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, Vol. 12 i 13.

Źródła drukowane

Prasa urzędowa

Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin 1887, Nr 52; 1910, Nr 44; 1912, Nr 42; 1915, Nr 4.

Ausserordentliche-Beilage zum Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr 15 vom 15ten April 1840.

„Schlawer Kreisblatt” 1843, Nr 22; 1846, Nr 9; 1848, Nr 11; 1849, Nr 17; 1850, Nr 16; 1851, Nr 10; 1854, Nr 11, 32, 34; 1856, Nr 13, 34, 41; 1858, Nr 14, 26, 39; 1860, Nr 14; 1862, Nr 15, 49; 1864, Nr 29; 1866, Nr 28; 1868, Nr 15, 20; 1871, Nr 95; 1872, Nr 2; 1874, Nr 22; 1878, Nr 7; 1880, Nr 48 (Extrablatt); 1882, Nr 6, 17, 18, 44; 1885, Nr 28; 1886, Nr 49; 1887, Nr 52, 61; 1888, s. 164; 1889, Nr 97; 1890, s. 166; 1891, Nr 15, 91, 97; 1894, Nr 4, 27; 1896, Nr 110; 1897, s. 156; 1902, Nr 2; 1906, Nr 22; 1908, Nr 28; 1909, Nr 30; 1911, Nr 78; 1914, Nr 28, 38.

Tytuły sprawozdawcze

Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1887/1888, 1888/1889, 1889/1890, 1890/1891, 1891/1892, 1894/1895, 1896/1897, 1897/1898, 1899/1900, 1901, 1903–1905, 1907, 1908, 1911–1913.

Drukowane źródła kartograficzne

Administrativ-Statistischer Atlas vom Preussischen Staate, Berlin 1828.

Atlas des Königreichs Preussen, Erfurt 1831: Charte vom Königlich Preussischen Regierungsbezirk Cöslin.

Handbuch zu dem Atlas von Preussen in 27 Karten. Der ersten Hälfte zweiter Theil, Erfurt 1833.

Karte von den Königlich Preussischen Staaten, Berlin 1808.

Dodatki do gazet

Ostpommersche Heimat. Beilage der „Zeitung für Ostpommern” 1932, Nr 34; 1936, Nr 37.

Opracowania

CHOJECKA J. 2014. Powstańcy listopadowi na ziemi koszalińskiej w zasobie archiwów państwowych w Koszalinie i Szczecinie, [w:] *Na tułaczym szlaku... Powstańcy listopadowi na Pomorzu*, T. Katafiasz (red.), Koszalin: Muzeum w Koszalinie, Archiwum Państwowe w Koszalinie, 237–359.

[CRONAU C. (Hrsg.)] 1929. *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirks*, Stettin: Verlag M. Bauchwitz.

- CZAPLIŃSKI W., GALOS A., KORTA W. 1990. *Historia Niemiec*, Wrocław–Warszawa–Kraków: Ossolineum [wyd. 2.].
- DIETERICI K.F.W. 1861. *Handbuch der Statistik des preussischen Staats*, Berlin: Mittler.
- GAZIŃSKI R. 1990. Akta Komisji Budowy Szos na Pomorzu (1828–1842), *Szczeciński Informator Archiwalny* 5: 25–41.
- HOYER V. 1868. *Territorial-Geschichte und statistische Beschreibung des Cösliner Regierungsbezirks Cöslin*, Berlin: R. v. Decker.
- IHNATOWICZ I. 1967. *Vademecum do badań nad historią XIX i XX wieku*, t. 1, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- IHNATOWICZ I., BIERNAT A. 2003. *Vademecum do badań nad historią XIX i XX wieku*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN [wyd. 2.].
- KATAFIASZ T. (red.) 2014. *Na tułaczym szlaku... Powstańcy listopadowi na Pomorzu*, Koszalin: Muzeum w Koszalinie, Archiwum Państwowe w Koszalinie.
- KUCHARCZYK G. 2020. *Prusy. Pięć wieków*, Warszawa: Bellona.
- LANGE B. 1938. Strassenwesen, [w:] *Der Kreis Rummelsburg. Ein Heimatbuch*, Stettin: Verlag Leon Sauniers Buchhandlung, 344–352.
- LESIŃSKI H. 1982. *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Szczecinie.
- LINDMAJER J. 1981. *Przemiany gospodarcze na terenie rejencji koszalińskiej w latach 1850–1914*, Koszalin–Słupsk: Koszaliński Ośrodek Naukowo-Badawczy w Koszalinie, Polskie Towarzystwo Historyczne. Oddział i Stacja Naukowa w Słupsku.
- LINDMAJER J. 1982. W państwie prusko-niemieckim (1772–1918), [w:] *Dzieje Łęborka*, J. Lindmajer, T. Machura (red.), Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 93–127.
- LINDMAJER J. 1994a. Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej 1806–1918, [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Sławno: Urząd Miejski w Sławnie, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku – Wydział Historii, 193–256.
- LINDMAJER J. 1994b. W feudalno-absolutystycznym państwie brandenbursko-pruskim 1648–1806, [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Sławno: Urząd Miejski w Sławnie, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku – Wydział Historii, 143–192.
- MEITZEN A. 1868. *Der Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Preussischen Staats*, Bd. 4, Berlin: Wiegandt & Hempel.
- MICHAELIS E.H. VON 1988. *Kirchspiel Wusterwitz Kreis Schlawe in Pommern*, Siegen: J.G. Herder-Bibliothek Siegerland.
- MÜLLER G. 1922. *Die Dichte der Bevölkerung im Regierungsbezirk Köslin*, Anklam (Diss.).
- RADAMM W. 1932. *Aus Hinterpommerns Postgeschichte, Ostpommersche Heimat*, Beilage der „Zeitung für Ostpommern” 1932, Nr 34.
- RADDE 1986. Die Entwicklung des Postwesens. Mit besonderer Berücksichtigung den Verhältnisse in Schlawer Kreis, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*. 1. Band: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck und Verlagsgesellschaft, 258–260.
- ROSENOW C.H. 1980. *Chronik der Hansestadt Rügenwalde in Pommern*, Rottenburg: Selbstverlag.
- ROSENOW K. 1932. *Die Feldmark von Rügenwalde: eine Ergänzung zur Stadtgeschichte*, Rügenwalde: Albert Mewes.
- ROSENOW K. 1939. *Geschichte des Rügenwalder Handels*, Stolp: Sonderdruck. Zeitung für Ostpommern.
- RESPOND S. 1951. *Słownik nazw geograficznych Polski Zachodniej i Północnej. Według uchwał Komisji Ustalania Nazw Miejscowych pod przewodnictwem Stanisława Sro-*

- kowskiego, Cz. II. Niemiecko-polska. Uzupełnienia, Wrocław–Warszawa: Polskie Towarzystwo Geograficzne.
- SCHMIDT TH. 1853. *Die pommerschen Chausseen*, Stettin: Verlag Leon Sauniers Buchhandlung.
- SIEVERS G. 1929. Handel und Industrie mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrswesens, [w:] *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirks*, C. Cronau (Hrsg.), Stettin: Verlag M. Bauchwitz, 81–119.
- STĘPIŃSKI W. 1989. *Własność junkierska na Pomorzu Zachodnim w latach 1807–1914*. Tom 1–2, Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe. Wydział Nauk Społecznych.
- STOEBBE A. 1898. *Chronik der Stadtgemeinde Schlawe i. Pom.*, Schlawe: Druck von H. Holdenhauer und Sohn.
- SZULIST W. 1979. Ważniejsze lądowe szlaki handlowo-komunikacyjne Pomorza Środkowego w XVI–XVIII w., *Rocznik Gdański* 39(1): 93–121.
- SZULTKA Z. 1981. *Rzemiosło i handel Słupska w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Słupsk: Polskie Towarzystwo Historyczne. Oddział i Stacja Naukowa, Wydawnictwo Poznańskie.
- SZULCZYŃSKA J. 1972. Ludność i gospodarka pod rządami Prus (1772–1918), [w:] *Dzieje ziemi bytowskiej*, S. Gierszewski (red.), Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 231–247.
- VOLLACK M. 1986a. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*. Bd. 1: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck und Verlagsgesellschaft, 261–273.
- VOLLACK M. (Hrsg.) 1986b. *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*. Bd. 1: *Der Kreis als Ganzes*, Husum: Husum Druck und Verlagsgesellschaft.
- WIEŁOPOLSKI A. 1959. *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800–1918*, Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe.

Übersicht der Strassen Investitionen auf dem Schlawer Gebiet vom Anfang des 19. Jh. bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts

Zusammenfassung

Der Artikel hat eine sachlich-chronologische Konstruktion und ist in 2. Stufen geteilt. Die erste endet mit dem Übergang der 60./70. Jahre des 19. Jh., der zweite umfasst die Jahre 1869/1870. Teil eins berichtet über den Bau auf Grund früherer Unterlagen der modernen Hauptstrasse des pommerschen Landes und zwar der langstreckigen Chaussee von Berlin über Stettin–Pollnow–Köslin–Rügenwalde oder Pollnow–Rummelsburg.

Teil 2 umfasst die Jahre 1869/70–1914/15. Die hier beschriebenen Fragen betreffen den Ausbau und die Erneuerungen wichtiger Verbindungen in der lokalen alten Struktur der Verkehrswege zwischen den Kreisen und die internationale Strecke. Der harte Untergrund wurde durch praktische Landwege ersetzt. Aufgezählt werden auch viele neue Wege, die große Dörfer und Güter im Kreis verbinden. Sie wurden schon in den 80./90. Jahren des 19. Jh. bis ca. 1914/1915 im nördlichen und südlichen Teil des Schlauer Kreises angelegt.

Wybrane problemy organizacyjno- -finansowe budowy i rozbudowy sieci drogowej powiatu sławieńskiego (*Kreis Schlawe*) w XIX i XX wieku (do 1939 roku)

KACPER PENCARSKI (SŁUPSK)

Wprowadzenie

Rozbudowę sieci dróg w powiecie sławieńskim oparto na istniejącej już w średniowieczu i w dobie nowożytnej drogi, przy czym zmiana biegu jej części dotyczyła przede wszystkim szlaków dalekobieżnych i miała miejsce w XVIII i na początku XIX wieku. W tym czasie przez dawny powiat sławieński¹ przebiegał główny trakt pocztowy z Berlina i Szczecina do Gdańska i Królewca. W rejonie Sławna, Polanowa i Darłowa powstała mikrosieć dróg o lokalnym charakterze. W rejonie Sianowa proces kształtowania sieci dróg lokalnych występował z opóźnieniem i wynikał z przesłanek administracyjnych (położenie na krańcu powiatu sławieńskiego), ale przede wszystkim ze względu na uwarunkowania terenowe (mokradła, masyw leśny od strony Koszalina i Węgorzewa Koszalińskiego).

Przedmiotem niniejszego opracowania jest nakreślenie okoliczności towarzyszących budowie i rozbudowie sieci drogowej w powiecie sławieńskim, należy tu zaznaczyć, że opracowanie to nie ma charakteru kompleksowego omówienia działań na poszczególnych odcinkach dróg, gdyż nie pozwalają na to ramy artykułu. Dostępna dokumentacja związana z budową odcinków dróg (nie tylko) w powiecie sławieńskim jest stosun-

¹ Powiat sławieński definiuję w jego granicach po zmianach administracyjnych w latach 1876 i 1878, w jakich bez większych zmian przetrwał do 1945 roku.

kowo duża, pomimo jej zniszczeń w latach 20. i 30. XX wieku, nie wspominając o zniszczeniach będącym następstwem II wojny światowej. Brakowanie dokumentacji przed 1945 rokiem związanej z fazami projektowymi, realizacyjnymi i finansowym rozliczeniem dróg było wprawdzie znaczne, jednakże sprawy dotyczące budowy i utrzymania dróg w XIX i XX wieku w powiecie do dziś znajdują dobre odzwierciedlenie w: aktach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie (w Geheimes Staatsarchiv Preußisches Kulturbesitz w Berlinie-Dahlem), Naczelnego Prezydium Prowincji Państwowej w Szczecinie (w Archiwum Państwowym w Szczecinie), Rejencji Koszalińskiej (w Archiwum Państwowym w Koszalinie) i aktach Wydziału Powiatowego w Sławnie (w Archiwum Państwowym w Szczecinie). Zasób tam zgromadzony może stanowić źródło do opracowania każdego nowo powstałego odcinka drogi jako odrębnej monografii lub przynajmniej artykułu.

Pragnę zaznaczyć, że zrezygnowałem ze spraw ustrojowych i prawnych, stanowiących podstawę planowania, finansowego zabezpieczenia i wydatkowania oraz realizacji dróg w powiecie sławieńskim. Zagadnienie to zostało już częściowo przedstawione w literaturze. Pominięte zostaną też kwestie wynikające ze zmian przepisów prawnych związanych z budową dróg i ze zmieniającymi się przepisami regulującymi ruch drogowy.

1. Budowa i utrzymanie dróg powiatu sławieńskiego

Podstawą sieci drogowej powiatu były, jak wspomniałem, szlaki pocztowe, których budowa i utrzymanie leżały w gestii władz prowincji pomorskiej. Obok trasy ze Szczecina do Gdańska obejmowały dodatkowo następujące odcinki: Polanów–Karwice (o długości 3,81 mili), Ostrowiec–Sławno (1,22 mili), Postomino–Ustka (1,39 mili), Polanów–granica powiatu w kierunku Miastka (na rzece Grabowej; 0,18 mili) i Darłowo–Postomino (2,84 mili)². Drogi te stanowiły szkielet komunikacyjny powiatu sławieńskiego (oraz sąsiednich powiatów) oraz punkt wyjścia do dalszych prac związanych z rozbudową dróg w kierunku Bytowa (ze Sławna), Bobolic i Warcina (z Polanowa) oraz Ustki (z Darłowa). Proces budowy dróg w powiecie sławieńskim, podobnie jak w całych Prusach, był złożony i odzwierciedlał przede wszystkim doraźne interesy miejscowej, wielkiej własności ziemskiej niż rzeczywiste potrzeby ludności. Niemal

² Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: AP Szczecin), Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (dalej: NPPP), sygn. 1161, zestawienie głównych dróg w powiecie sławieńskim z 12 VI 1864 roku, f. 303.

we wszystkich inwestycjach drogowych prowadzonych w powiecie (z wyjątkiem dróg państwowych i prowincjonalnych) wykorzystywano publiczne środki finansowe pochodzące najczęściej z landratury, a rzadziej ze środków gmin miejskich i wiejskich.

Po zmianach nomenklatury dróg po 1918 i 1934 roku w granicach powiatu sławieńskiego znalazły się dwie drogi państwowe i utrzymywane przez skarb państwa niemieckiego (Reichstraße Nr. 2³, Nr. 159). Droga państwowa nr 2 prowadziła z Berlina do Gdańska, a jej długość w granicach powiatu sławieńskiego wynosiła 42,264 km⁴, droga państwowa nr 159 prowadziła ze Sławna przez Polanów do Bobolic i miała długość 43,025 km⁵. Podmiotem zarządzającym drogami państwowymi w imieniu państwa był Urząd Budowy Dróg w Sławnie (Straßenbauamt Schlawe), który oprócz drogami w powiecie sławieńskim zarządzał drogami państwowymi w powiecie miasteczkim.

Należy jednoznacznie podkreślić, że w przypadku niemal każdej inwestycji drogowej w powiecie sławieńskim dokładne oszacowanie wszystkich poniesionych kosztów związanych z budową drogi nie jest możliwe i nie było możliwe w końcowej fazie realizacji inwestycji. W zachowanej dokumentacji występują ogromne rozbieżności między kwotami zaplanowanymi do wydatkowania na etapie planowania budowy poszczególnej drogi, kwotami faktycznie ponoszonymi podczas budowy drogi, a końcowymi kosztami realizacji inwestycji. Każda z zaplanowanych i wybudowanych dróg charakteryzuje się rozbieżnością między planem i rzeczywistym wydatkowaniem wynoszącą około 50–70%, co wszelkie zestawienia kosztów i prowadzenie szczegółowych analiz czyni bezużytecznym. Był to wszakże naturalny proces, w którym zmianom ulegały koszty materiałów, ich spedycja i związane z tym usługi. Wiele wydatków związanych z poniesionymi kosztami urealniali się w trakcie budowy dróg, stanowiąc

³ Przebieg drogi: granica państwowa–Łębork–Słupsk–Koszalin–Nowogard–Goleniów–Szczecin–Angermünde–Eberswalde–Berlin–Poczdami–Wittenberg–Lipsk–Borna–Altenburg–Monachium–Weilheim–Oberau–Partenkirchen–Mittenwald–granica państwowa; Verzeichnis der Fernverkehrsstraßen zur Karte der Fernverkehrsstraßen Deutschlands, Hrsg.: Reichsamt für Landesaufnahme, Berlin 1930.

⁴ Długość drogi w przebiegu miejscowości wynosiła 6,346 km, długość szosowa zaś 35,918 km. Z drogą związane były odcinki dróg przy drodze państwowej nr 2 o łącznej długości 2,315 km, zarządzane przez inne podmioty niż skarb państwa. Wszystkie stanowiły elementy uzupełniające główny bieg drogi w terenie zabudowanym.

⁵ Długość drogi w przebiegu miejscowości wynosiła 4,190 km, długość szosowa zaś 38,835 km. Z drogą związane były odcinki dróg przy drodze państwowej nr 159 o łącznej długości 1,100 km, zarządzane przez inne podmioty niż skarb państwa. Wszystkie były elementami uzupełniającymi główny bieg drogi w terenie zabudowanym.

o rzeczywistych uwarunkowaniach prawnych, finansowych i terenowych każdej inwestycji drogowej⁶.

Sieć drogowa w powiecie na początku XIX wieku składała się z traktów piaszczystych, rzadko utwardzonych, wąskich, bliższych raczej jakości dróg gruntowych niż dróg międzymiastowych czy lokalnych. Przez powiat sławieński nie przebiegały ważniejsze szlaki handlowe Prus, nie licząc traktu handlowo-wojskowego z Hamburga i Lubeki do Gdańska. W końcu XVIII wieku bieg traktu był zbliżony do obecnego biegu drogi nr 6 przez Sianów, Karnieszewice, Pękanino, Niemiec, Malechowo, Karwice, Ryszczewo, Bobrowice, Sławno, Noskowo i Reblino (Vollack 1986: 262; Lindmajer 1994: 218). Po 1815 roku budowa sieci dróg pocztowych i wojskowych w Prusach nabrała rozpędu – państwo pruskie zaczęło pokrywać coraz gęstszą siecią szos (Chaussee), które stanowiły podstawę rozbudowy sieci drogowej również w powiecie sławieńskim. Po 1830 roku prace budowlane prowadzono przy budowie traktu pocztowo-wojskowego z Koszaliną do Słupska i dalej do Gdańska, co umożliwiło włączenie północnej części powiatu do pruskiej sieci dróg państwowych i prowincjonalnych. Drogi te, korzystanie z nich było początkowo odpłatne, wyraźnie poprawiły możliwości spedycyjne między najważniejszymi ośrodkami miejskimi i twierdzami Prus oraz umożliwiły włączenie Sławna do ogólnopruskiego systemu drogowego. Na trasie (w Karnieszewicach, Karwicach, we Wrześnicy) rozlokowano oszlabowane punkty poboru opłat (Chauseehause) za odcinkowe przemieszczanie się drogą, a mieszkający i urzędujący w nich nadzorcy drogowi nie tylko odpowiadali za właściwe naliczanie i pobieranie pieniędzy za korzystanie z drogi, ale również dbali o przejezdność wyznaczonych im odcinków drogi czy stan poboczy, zimą zaś mieli obowiązek odśnieżyć powierzony im pod opiekę odcinek drogi. W Prusach opłaty za korzystanie z dróg państwowych i prowincjonalnych zniesiono w 1875 roku⁷.

W latach 1860–1863 uruchomiono powiatowy program budowy dróg bitych, którymi łączono miejscowości stanowiące własność miejscowych junkrów. W praktyce programem budowy dróg objęto te miejscowości, których właściciele byli członkami sławieńskiego Kreistagu bądź byli powiązani z landratem (np. z landratem von Wodtke), a którzy w rzeczywistości wyrażali zgodę na rozbudowę sieci drogowej, rozstrzygając na forum Kreistagu decyzje we własnej sprawie. Nie może zatem dziwić, że

⁶ Można to prześledzić na podstawie dokumentacji archiwalnej w: AP Koszalin, RK, sygn. 4334 (passim).

⁷ Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten z 10 VI 1874 roku, s. 184–185.

w pierwszej kolejności drogi lokalne w powiecie sławieńskim rozbudowywano wokół dóbr von Wodtkego (Gołogóra, Żydowo), prezydenta rejencji koszalińskiej Carla von Sendena (Naclaw), Maxa von Glagau (Laski, Sowno), gdy pozostałe miejscowości powiatu oczekiwały na swoją kolej i były pomijane w procesie włączania ich do sieci nowoczesnych dróg bitych. Od końca XIX wieku władze prowincji pomorskiej nie mogły w całości finansować budowy dróg dojazdowych do przedsiębiorstw prywatnych, czego zabraniała ustawa z 13 kwietnia 1897 roku⁸. Wprowadzenie tej ustawy położyło kres nadużywaniu budowy dróg dojazdowych do prywatnych cegielni, płatkarni czy spirytusowni za publiczne pieniądze, co nader często praktykowano, między innymi w powiecie sławieńskim jeszcze w latach 70. i 80. XIX wieku.

Budowę i modernizację dróg lokalnych w drugiej połowie XIX wieku oparto na prostej, choć kosztochłonnej technologii. Na nawierzchnię jezdnią składały się głównie żwir, szuter, a na przełomie XIX i XX wieku częściej stosowano kruszony kamień, w latach 20. i 30. XX wieku zaś szlifowaną grubą i drobną kostkę brukową. W odróżnieniu przykładowo od powiatu kołobrzESCO-karlińskiego nie pokrywano, poza nielicznymi wyjątkami, nawierzchni dróg asfaltem. W miejscowościach powiatu, wzorem innych z prowincji pomorskiej, nawierzchnię wykładano zwykle nieregularnymi kamieniami, a od początku XX wieku kostką brukową. Po jednej lub po obu stronach drogi wykonywano brukowe rynny odprowadzające wodę⁹. Szerokość drogi wynosiła zazwyczaj 6–8 m, wliczając szerokość tak zwanej letniej ścieżki („Sommerweg”)¹⁰.

Problem wykorzystania „ścieżek letnich” w latach 20. i 30. XX wieku wydawał się istotny w kontekście stałego wzrostu liczby pojazdów samochodowych. Użyteczność „ścieżek letnich” w XIX i XX wieku była odmienna – w XIX wieku było to ułatwienie zarówno finansowo-budowlane (brak konieczności pokrywania utwardzoną nawierzchnią). W XX wieku korzy-

⁸ Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten z 13 IV 1897 roku, s. 95.

⁹ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Koszalin), Rejencja Koszalińska (dalej: RK), sygn. 3977, Bescheinigung betr. die technische Ausführung der Kreis-Chaussee von Alt Bewersdorf nach Jatzingen Kreis Schlawe z 2 I 1892 roku (b.f.).

¹⁰ „Letnia ścieżka” to zbudowany z piasku lub żwiru nieutwardzony pas drogi po jednej z jej stron, na którym możliwe było mijanie się pojazdów, poruszenie pieszych, rowerów, ale także pędzenie zwierząt. W Prusach „letnie ścieżki” powstały ze względów oszczędnościowych – nie było konieczne utwardzanie całej nawierzchni (korony) drogi, lecz tylko jej połowy bądź 1/3 jej szerokości. Nazwa „letnia ścieżka” nawiązuje do pory letniej, w czasie której ten fragment drogi pozostawał suchy, a także faktu, że w tym czasie była użytkowana najintensywniej, szczególnie przez pieszych i rowerzystów (Osthoff 1882: 240; Marschall 1971: 130).

stanie ze „ścieżek letnich” powodowało utrudnienia dla jadących w przeciwnych kierunkach bez spowalniania czy zatrzymania jednego z uczestników ruchu. Istnienie wzdłuż dróg z nawierzchnią bitą „ścieżek leśnych” stało się w latach 30. XX wieku uciążliwe, a nawet spowodowało niebezpieczeństwo na użytkowników dróg, jeżeli zważywszy na konieczność poruszania się prawą stroną jezdni¹¹. Między innymi to zagadnienie, zdaniem przedstawicieli licznych zrzeszeń z prowincji pomorskiej i powiatu sławieńskiego, powinno doczekać się nowych regulacji prawnych, organizacyjnych i – w ostateczności – budowlanych. W 1927 roku środowiska kupieckie (głównie firmy spedycyjne prowincji pomorskiej) oraz towarzystwa komunikacyjne z rejencji koszalińskiej i szczecińskiej naciskały na Prezydium Prowincji w Szczecinie w sprawie zmiany przestarzałych przepisów regulujących kwestie budowy szos i dróg publicznych w prowincji pomorskiej z 5 lutego 1885 roku (Reglements für die Wegebauverwaltung der Provinz Pommern), gdyż obowiązujące normatywy zupełnie nie przystawały do współczesnych uwarunkowań komunikacyjnych¹². Niewiele jednakże w tym zakresie zrobiono. Prace władz prowincjonalnych w kwietniu 1928 roku ograniczyły się do włączenia niewielkiej liczby odcinków istniejących dróg do ewidencji dróg administrowanych i utrzymywanych przez prowincję pomorską. W powiecie sławieńskim do ewidencji tej włączono tylko drogę z Warszkowa do granicy powiatów sławieńskiego i słupskiego w kierunku Korzybia¹³. W 1929 roku uruchomiono wprowadzić dodatkowe środki finansowe (10 mln RM jako wewnętrzna pożyczka) na częściową przebudowę dróg wynikającą z konieczności dostosowania ich do ruchu samochodowego. Trafiły one w pierwszej kolejności do obszarów nadmorskich rejencji szczecińskiej i do władz miast prowincji, a więc ominęły, nie licząc magistratów Darłowa, Polanowa, Sianowa i Sławna oraz gmin wiejskich leżących na drodze Szczecin–Gdańsk i Sławno–Polanów–Żydowo, pozostałe miejscowości¹⁴.

Wzrost transportu zmotoryzowanego, szczególnie po I wojnie światowej, uwidocznił nowe problemy. Wynikały one przede wszystkim ze zwiększającej się liczby pojazdów samochodowych, w tym samochodów ciężarowych i niedopasowanej (przestarzałej) infrastruktury. Wzrost znaczenia

¹¹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2038, pismo landrata powiatu Randow do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 3 X 1927 roku, f. 17–23.

¹² AP Szczecin, NPPP, sygn. 2038, pismo szefa Wydziału Prowincjonalnego prowincji pomorskiej w Szczecinie do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 5 II 1926 roku, f. 26.

¹³ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2038, Verzeichnis der zum 1. April 1928 als pommersche Hauptverkehrsstraßen in die Unterhaltungspflicht des Provinzialverbandes von Pommern zu überführenden Straßen, f. 50–54.

¹⁴ „Pommersche Tagespost” z 4 I 1929 roku.

tego środka transportu wymusił również i na forum ogólnoniemieckim szeroką dyskusję nad jego przyszłością, a także nad rolą transportu samochodowego jako komplementarnego środka komunikacji na tle połączeń kolejowych i eliminującego ruch powozów zaliczanych do najwolniejszych środków lokalnej komunikacji. Jeszcze w 1933 roku wójt Lasek informował pracowników pruskiego Instytutu Badań Wód i Powietrza (Preußisches Landesanstalt für Wasserboden und Lufthygiene w Berlinie-Dahlem), że przejazd pojazdem konnym (Kutschwagen) ze Sławna do Lasek (21 km) zajmował około dwóch godzin¹⁵. Podkreślał, że to jedyny środek transportu (kolej wąskotorowa była wówczas w przebudowie na kolej normalnotorową). Dominowały dwie projekcje roli transportu samochodowego: jako środka uzupełniającego istniejącą sieć połączeń kolejowych i jako środka konkurencyjnego dla kolei w ogóle¹⁶. Opinie zwolenników obu tendencji były zauważalne również i na ziemi sławieńskiej, przy czym dominował tu trend stopniowego ograniczania roli kolei (szczególnie wąskotorowej) na rzecz transportu kołowego. Było to nie tyle dążeniem do nowoczesności, w której kolej przedstawiano jako przestarzały środek transportu, lecz koniecznością spowodowaną pogorszeniem się kondycji ekonomicznej lokalnego przedsiębiorstwa kolei wąskotorowej. Niewątpliwie problem wzrastającej liczby samochodów ciężarowych niszczących drogi, nie tylko powiatu sławieńskiego, wywołał dyskusję na temat perspektyw dróg państwowych i prowincjonalnych, a także – słuszne zresztą – obawy o stan dróg lokalnych w niedalekiej przyszłości¹⁷.

U progu lat 20. XX wieku budżet administracji drogowej powiatu sławieńskiego obciążony był spłatą kredytów i odsetek na budowę dróg lokalnych, a nominalna wartość zobowiązań finansowych powiatu wzrastała z każdym rokiem¹⁸. Wpływało to oczywiście na rezygnację z rozbudowy

¹⁵ Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsanstalt für Wasser- und Luftgüte (R 154), sygn. 4777, pismo wójta Lasek do pruskiego Instytutu Badań Wód i Powietrza w Berlinie z 21 V 1933 roku (b.f.).

¹⁶ AP Szczecin, Rejencja Szczecińska (dalej: RS), sygn. 6326, maszynopis tekstu do druku autorstwa dyrektora Dyrekcji Kolei Niemieckich w Szczecinie Lohsego, Verkehrsverschwendung. Ein Beitrag zum Thema: „Eisenbahn und Kraftwagen”, f. 216–225; „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen” z 27 VIII 1925 roku (Müller 1928: 1–12; Fritzen 1931: 11–17; Lohse 1931: 18–21); „Der Verkehr. Zeitschrift der Privateisenbahner, Schnell- und Straßenbahner, Autobus.” z 25 I 1931 roku.

¹⁷ „Verkehrstechnik. Organ des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V., des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins und des Deutschen Straßenbahnverbandes” 1929 (Sonderausdruck aus Heft 10–12).

¹⁸ W 1919 roku było to 111 359,20 RM, w 1920 roku 147 899,70 RM, w 1921 roku 171 124,70 RM, w 1922 roku 292 118,70 RM. Wynikało to z konieczności spłat pożyczek i dofinansowania budowy odcinków dróg: Żłakowo–Drozdowo, Krag–Sowno, Cisowo–Ko-

sieci dróg w powiecie, co prowadziło do coraz częstszych żądań ustąpienia ze stanowiska landrata wysuwanych przez organizacje kupieckie i rzemieślnicze. Przedstawiciele Powszechnego Niemieckiego Związku Zawodowego z Polanowa (Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund Ortsausschuß Pollnow) na wspólnym posiedzeniu związków zawodowych Polanowa i okolicy 16 marca 1921 roku, w którym uczestniczyło około 150 osób, w restauracji Kosanke, zarzucili nieudolność władzom powiatowym w Sławnie, na czele z landratem von Haberem, jak i rejencji w Koszalinie oraz opowiedzieli się za natychmiastowym rozwiązaniem Kreistagu i usunięciem landrata ze stanowiska. Władzom powiatowym zarzucono między innymi brak prowadzenia drogowych inwestycji prorozwojowych w południowej części powiatu sławieńskiego, w tym porzucenie realizacji rozbudowy dróg w powiecie¹⁹. Wypomniano również władzom powiatowym w Sławnie kryminalną przeszłość dziesięciu pracowników landratu. Wskazano, że powiatem nie kierują doświadczeni urzędnicy i funkcjonariusze (Beamte und Angestellte), ale przestępcy (fakt ten stanowił odrębny przedmiot zainteresowania władz rejencji koszalińskiej)²⁰.

2. Koncepcje rozbudowy sieci drogowej

Organizacja administracji drogowej w powiecie w okresie międzywojennym zasadniczo odbiegała od organizacji lokalnej administracji terenowej. Na posiedzeniu Związku Powiatów Prowincji Pomorskiej (Pommersche Landkreistag) 8 kwietnia 1926 roku w Szczecinie zapadła decyzja o powołaniu do życia instytucji zarządzającej zbiorowo drogami powiatowymi we współpracy z administracją prowincjonalną. Rozważano między innymi wariant powołania towarzystwa, co w ostateczności doprowadziło do zarejestrowania spółki z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie „Pomorska Spółka Budowy Dróg” (Pommersche Strassenbaugesellschaft G.m.b.H.) z siedzibą w Szczecinie (w tzw. Domu Miejskim przy

pań, Pomiłowo–Żukowo, Stary Jarosław–Nowy Jarosław, Tychowo–Reblino, Wilkowice–Staniewice, Jeżyczki–Malechowo–Żegocino oraz drogi w Wielinie i dojazdowej drogi do dworca w Wiekowie; AP Koszalin, RK, sygn. 4003, Haushaltsplan der Straßenbauverwaltung des Kreises Schlawa für das Rechnungsjahr 1920, f. 486; Haushaltsplan der Straßenbauverwaltung des Kreises Schlawa für das Rechnungsjahr 1922 abschließend in Einnahme und Ausgabe mit 6 456 000 M, f. 821.

¹⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 4019, pismo Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund w Polanowie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 16 III 1921 roku, f. 165.

²⁰ AP Koszalin, RK, sygn. 4019, wykaz ukaranych przez władze policyjne i sądowe pracowników landratu w Sławnie z 4 II 1922 roku, f. 249.

obecnej ul. Dworcowej – Grüne Schanze 19)²¹. Spółka pośredniczyła dodatkowo w zakupie tańszych materiałów budowlanych na użytek remontowanych i budowanych nowych dróg oraz wpływała na obniżenie cen u producentów tłucznia, asfaltu i betonu²².

W 1923 roku władze powiatu sławieńskiego wprowadziły w życie kolejny program budowy dróg. Założono w nim włączenie każdej miejscowości powiatu do powiatowej sieci dróg. W ramach tego przedsięwzięcia wybudowano niektóre fragmenty dróg. W latach następnych realizacja programu uległa znacznemu spowolnieniu, a przyczyną stała się zapaść finansowa powiatu, uniemożliwiająca nie tylko finansowanie zgodnie z zamierzeniami zadań przewidzianych w programie, ale i bieżącą wypłatę wynagrodzeń pracownikom zaangażowanym w prace budowlane przy budowie i naprawie dróg. Środki przewidziane na realizację całego programu wyczerpały się już w pierwszym kwartale 1923 roku²³. Gminy miejskie i wiejskie powiatu nie otrzymały całości należnych im subwencji na 1923 rok, co przy jednoczesnym podwojeniu planowanych wydatków na sprawy bieżące doprowadziło do zapaści finansowej powiatu²⁴. W połowie lat 20. XX wieku program budowy dróg w prowincji pomorskiej, powiązany z potrzebami wynikającymi z budowy dróg w powiecie sławieńskim, nie był realizowany; zadania w tym zakresie prowadził już niemal wyłącznie powiat bez pomocy władz prowincjonalnych i doraźnie. Plany budowy dróg w powiecie włączono do programu budowy dróg w rejencji koszalińskiej. Na ogólny plan rozbudowy dróg w rejencji koszalińskiej składały się więc wytyczne i zalecenia wypracowane przez Pommersche Landkreistag, które w rzeczywistości okazywały się zróżnicowanymi planami wypracowanymi przez poszczególne powiaty i złożonymi w jedno opracowanie, zresztą niespójne. Ujawniły się znaczne dysproporcje między potrzebami poszczególnych powiatów (np. powiat szczecinecki w 1926 roku składał zapotrzebowanie na rozbudowę sieci dróg na kwotę 2 mln RM, gdy wspólna wnioskowana kwota powiatu białogardzkiego, koszalińskiego i sławieńskiego wynosiła 10 mln RM)²⁵. Problematyka budowy i rozbu-

²¹ AP Szczecin, Powiatowy Urząd Budowlany w Miastku (dalej: PUB Miastko), sygn. 5, wyciąg z protokołu z posiedzenia Związku Powiatów Prowincji Pomorskiej z 8 IV 1926 roku, f. 1.

²² AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 5, Angebote auf Pflastermaterial (b.d.), f. 28–39.

²³ AP Koszalin, RK, sygn. 4019, pismo Wydziału Powiatowego w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 10 VIII 1923 roku, f. 276–278.

²⁴ „Schlawer Zeitung” z 20 VIII 1923 roku.

²⁵ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 12, pismo Landeshautmanna prowincji pomorskiej w Szczecinie do Pommersche Landkreistagu w Kołobrzegu z 12 XI 1926 roku, f. 50; Niederschrift über die Besprechung am 28. April 1927 im Kreishause in Köslin betreffend

dowy sieci dróg zderzała się z koncepcją rozwoju nowoczesnych połączeń kolejowych i znajdowała niemałą liczbę przeciwników zarówno na szczeblu centralnym (ministerialnym), jak i lokalnym (Hirsch 1929: 17). Inicjatywy samorządowe, w tym Kreistagu w Sławnie, często były torpedowane przez prywatnych właścicieli ziemskich, którzy skutecznie utrudniali komunikację między miejscowościami²⁶. Przykładowo, w latach 1927–1929 mieszkańcy Górska, Królewic i Łężka wnosili petycje do władz powiatowych i prowincjonalnych w sprawie budowy dróg bitych łączących te miejscowości z odgałęzieniem do Postomina. Dotychczasowa sieć dróg w tej części powiatu sławieńskiego nie nadawała się do dalszego użytkowania ze względu na daleko idącą degradację. Przebudowa drogi możliwa była dopiero z wykorzystaniem środków finansowych w ramach tak zwanego programu dla Wschodu (Osthilfe) i to także dzięki wstawiennictwu lokalnych ugrupowań politycznych (w tym przypadku Niemieckiej Partii Demokratycznej)²⁷. Innym przykładem trudności związanych z brakiem możliwości rozbudowy sieci dróg był brak dobrej woli właściciela gruntów, który skutecznie blokował wszelkie inicjatywy budowy traktów przechodzących przez jego własność, a nawet montował fizyczne przeszkody na traktach stanowiących skrótowe drogi dojazdowe. Udało się jednak ukończyć budowę dróg na mniejszych odcinkach: Paproty–Żegocino, Iwiecino–Wierciszewo, Sianów–Węgorzewo Koszalińskie, Stary Jarosław–Kowalewice, Sławsko–Radosław (Tab. 1).

Jednocześnie w powiecie sławieńskim, podobnie jak w pozostałych częściach prowincji pomorskiej, rozpoczął się proces formalnego przekształcania ważniejszych dróg powiatowych w drogi krajowe (Kunststraßen).

Abstimmung der aufzustellen Straßenbauprogramme für den Regierungsbezirk Köslin, f. 69–70.

²⁶ Przykładowo między Łazami (pow. koszaliński) a Osiekami (pow. sławieński) – właściciel majątku w Łazach, jednocześnie właściciel odcinka drogi między obiema miejscowościami zamykał ją dla ruchu osób z zewnątrz; AP Szczecin, NPPP, sygn. 2039, pismo Pomorskiego Związku Chłopów i Dzierżawców w Słupsku do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 12 VI 1929 roku, f. 229–230; „Kösliner Neueste Nachrichten” z 5 IV 1929 roku.

²⁷ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2039, pismo mieszkańców Królewa do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 1 I 1928 roku, f. 38–39; Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem (dalej: GStA PK Berlin), I. HA, Rep. 77, Tit. 135c, Nr. 50, Bd. 1, pismo Niemieckiej Partii Pracy Okręg Pomorze Tylne w Słupsku do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie z 2 XI 1928 roku, f. 217–218; Rep. 77, Tit. 135c, Nr. 50, Bd. 1, pismo Ministra Rolnictwa, Domen i Lasów w Berlinie do Ministra Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie z 19 II 1929 roku, f. 223; upoważnienie mieszkańców Królewic nadane Niemieckiej Partii Pracy Biuro w Słupsku w sprawie działań na rzecz budowy dróg w rejonie wsi z 4 XI 1928 roku, f. 227–228.

Tabela 1. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie sławieńskim na tle pozostałych powiatów rejencji koszalińskiej w 1929 r.

Powiat	Powierzchnia [tys. ha]	Sieć			Długość		
		drogowa	kolejowa	drogowa i kolejowa	drogowa	kolejowa	drogowa i kolejowa
		[km]			[na tys. ha]		
Białogard	113	429,2	133	562,2	3,80	1,18	4,98
Bobolice	71	180,6	57	237,6	2,54	0,80	3,35
Bytów	62	174,6	66	240,6	2,82	1,06	3,88
Drańsko Pomorskie	117	235,8	91	326,8	2,02	0,78	2,79
Koszalin	66	270,6	76	346,6	4,10	1,15	5,25
Kołobrzeg- Karlino	88	321,2	174	495,2	3,65	2,00	5,63
Lębork	129	320,2	146	466,2	2,48	1,13	3,61
Szczecinek	200	602,9	150	752,9	3,01	0,75	3,76
Miastko	115	338,5	114	452,5	2,94	0,99	3,93
Świdwin	50	187,6	26	213,6	3,76	0,52	4,27
Sławno	159	478,7	168	646,7	3,01	1,06	4,07
Słupsk	223	479,5	210	389,5	2,15	0,94	3,09

Źródło: AP Szczecin, NPPP, sygn. 2040, Vorlage des Landeshauptmanns betr. Festsetzung eines neuen Schlüssels für die Verteilung von Wegebaubehilfen. Stettin, den 23. September 1929. Angabe zur Vorlage C. Nr. 4 (IV. 1929/1930), f. 70-75 i obliczenia własne.

Odpowiadał za niego nadprezydent prowincji pomorskiej w Szczecinie. W drogę krajową przekształcono drogę z Darłowa do Bielkowa (w kierunku Koszalina i Sianowa)²⁸.

Finansowa pomoc państwa powiatom była niewystarczająca, stąd w 1926 roku władze powiatu sławieńskiego, podobnie jak innych powiatów prowincji pomorskiej, utworzyły ze skromnych rezerw fundusz na budowę i remont dróg powiatowych. W tym zakresie władze powiatu sławieńskiego asygnowały niewielkie kwoty uzależnione nie tylko od bieżących możliwości powiatu, ale i od darczyńców²⁹. Zdarzało się również, że Kreistag powiatu przyjmował do realizacji projekty uchwał dotyczących budowy dróg, których z powodu trudności finansowych partnerów nie udało się ukończyć³⁰.

²⁸ Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin (dalej: „AdPRK”) z 22 II 1930 roku, s. 31.

²⁹ „Schlawer Kreisblatt” z 6 IV 1926 roku, s. 69.

³⁰ Przykładowo budowa odcinka drogi z Polanowa do Cetunia przez Rosochę wspólnie z władzami powiatu bobolickiego, jaką planowano rozpocząć po przyjęciu uchwały Kreista-

Między innymi z powodu prób ujednolicenia administracji terenowej i drogowej, a przede wszystkim konieczności wprowadzenia oszczędności w administracji, w 1930 roku pojawiła się potrzeba zmian administracyjnych opartych na dwóch wariantach: 1) powiększenia powiatów małych bądź słabych ekonomicznie lub 2) ich likwidacji. W ramach jednej z nich prezydent rejencji koszalińskiej zaproponował przyłączenie Polanowa i jego najbliższej okolicy do powiatu miastckiego, a tym samym objęcie administracją drogową z Miastka południową część powiatu sławieńskiego. W tym też kontekście rozważano wyłączenie Białego Boru ze struktur prowincji zachodniopruskiej oraz powiatu człuchowskiego i włączenie go do prowincji pomorskiej i powiatu miastckiego. W ten sposób powstałby zintegrowany rejon gospodarczy w jednym powiecie (miastckim), zamykający się w rejonie Polanów–Miastko–Biały Bór–Żydowo. Zadaniem był rozwój publicznej komunikacji na odcinku Polanów–Miastko poprzez zwiększenie liczby kursów autobusowych na istniejącym połączeniu z Polanowa do dworca kolejowego w Kawczu i skomunikowania go z połączeniami kolejowymi Słupsk–Miastko–Szczecinek³¹. Koncepcja ta nie zyskała jednakże akceptacji władz ministerialnych, które opowiadały się za likwidacją powiatów, a nie zmianami ich granic. Skutkowało to między innymi likwidacją sąsiedniego powiatu bobolickiego w 1932 roku oraz pozostawieniem po reformie administracyjnej granicy byłych powiatów bobolickiego i sławieńskiego (a po likwidacji powiatu bobolickiego powiatów koszalińskiego i sławieńskiego) w niezmienionych kształtach³². Problem poprawy dostępności południowej części powiatu sławieńskiego nie został rozwiązany.

Po 1933 roku budowa drogi mogła być inicjowana również przez lokalne komórki Narodowosocjalistycznej Niemieckiej Partii Robotników (NSDAP), które wnioskowały o to zarówno u stosownych władz administracji budowlanej i powiatowej, jak i u prowincjonalnych władz partii w Szczecinie³³. Budowa dróg inicjowana tą drogą była jednakże niesku-

gu z 16 V 1922 roku, ograniczono wyłącznie do poszerzenia drogi na odcinku Polanów–Rosocha i naprawy nawierzchni; AP Koszalin, RK, sygn. 4003, porządek obrad Kreistagu w Sławnie przesłany prezydentowi rejencji w Koszalinie z 26 V 1922 roku, f. 718–719.

³¹ GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 77, Tit. 2025, Nr. 22 Beiblatt 2, Bd. 1, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie z 31 VII 1930 roku, f. 5–8.

³² GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 77, Tit. 2025, Nr. 22 Beiblatt 2, Bd. 1, materiały dotyczące zmian w administracji w prowincji pomorskiej, z 1930 roku, f. 21–34.

³³ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo Narodowosocjalistycznej Partii Robotników w Szczecinie do landrata w Sławnie w sprawie budowy drogi z Polanowa do Żydowa przez Racibórz Polanowski, Stary Żelibórz, Nowy Żelibórz i Głuszę z 11 X 1935 roku, f. 274.

teczna, NSDAP zaś w tym wypadku stawiana była raczej jako inicjator czy podmiot wskazujący na konieczność budowy określonego odcinka drogi niż rzeczywisty inwestor; ostateczna decyzja należała każdorazowo do władz lokalnych, o ile sprawa dotyczyła drogi komunalnej (gminnej) czy powiatowej. Brak wspólnego stanowiska co do przebiegu drogi (a było ono wymagane między przedstawicielami gmin wiejskich, majątków ziemskich itp.) skutecznie niweczył nawet te projekty, które już były w realizacji we wstępnych fazach przygotowawczych, a w najlepszym wypadku skutkował skróceniem drogi. Najmniejszą paradoksalnie przeszkodą w realizacji tego rodzaju przedsięwzięć okazywały się uzgodnienia między przedstawicielami administracji powiatowej, jeżeli droga miała przebiegać przez powiaty sławieński i sąsiedni³⁴.

3. Naprawy i bieżące utrzymanie dróg

W latach 20. i 30. XX wieku prowadzono w powiecie prace związane ze stopniową naprawą i wymianą zniszczonych nawierzchni dróg, a także z uzupełnieniem nasadzeń drzew wzdłuż traków. Prace naprawcze przypadały głównie na lata 30. XX wieku i związane były z dekapitalizacją istniejących dróg, która od około 1925 roku postępowała w znacznie szybszym tempie (Tab. 2 i Tab. 3).

Niszczenie dróg wynikało z kilku zasadniczych powodów. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim zintensyfikowany ruch związany z pojawieniem się po 1920 roku ciężkich pojazdów samochodowych (ciężarowych), jak i coraz większej liczby autobusów. Drogi, szczególnie te o XIX-wiecznej proveniencji, nie były przygotowane do takiego obciążenia, co prowadziło do szybko postępującej deformacji nawierzchni, powstawania ubytków w ich warstwach jezdnych. Ta sama uwaga odnosi się do technicznych przepraw drogowych i mostów, które od połowy lat 20. XX wieku zastępowano konstrukcjami cementowymi i betonowymi. W trakcie eksploatacji dróg po 1920 roku w powiecie sławieńskim ujawniono ograniczoną wytrzymałość zastosowanych materiałów budowlanych z połowy XIX wieku, jak i obiektów późniejszych, rezultatem była konieczność przeprowadzenia punktowych i odcinkowych napraw³⁵. Problem niszczenia dróg pań-

³⁴ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo szefa Wydziału Powiatowego w Sławnie do landrata w Sławnie z 18 XI 1935 roku, f. 276.

³⁵ Przykładowo, nawierzchnia drogi z Warszkowa do Suchorza powstała w 1875 roku i w latach 1895–1902 wymagała naprawy, którą przeprowadzono w latach 1926–1931. Podobnie w przypadku drogi Polanów–Miastko, której nawierzchnia powstała w latach 1892–1903, a częściowo wymieniona była w latach 1927–1932. W lepszym stanie najdo-

Tabela 2. Charakterystyka techniczna drogi państwowej nr 2 (Reichstraße Nr. 2) Berlin–Szczecin–Gdańsk na odcinku od granicy powiatów słupskiego i sławieńskiego (Reblino/Sycewice; Sycewice/Wrzeńnica) do granicy powiatów koszalińskiego i sławieńskiego (Sianów/Klos) administrowane przez Landesbauamt Schlauwe według stanu na 1939 r.

Oznaczenie kilometrażowe	Odcinek	Zadrzewienie (rok przeprowadzenia zadrzewienia)	Prace budowlane, uwagi dotyczące nawierzchni drogi	Rok przeprowadzonych prac
1	2	3	4	5
8,25–9	granica powiatu sławieńskiego–Sianów	jesion (1890)	budowa nawierzchni, kostka brukowa	1935
9–10	Sianów	brak drzew – teren zabudowany (miasto) lipa (1900)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
10–11	Sianów	lipa (1900), klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
11–12	Sianów/Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
12–13	Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
13–14	Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
14–15	Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
15–16	Karnieszewice/Dąbrowa	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
16–17	Dąbrowa/Pękanino	klon i kasztan (1890) oraz częściowy brak zadrzewienia	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
17–18	Pękanino (Kawno)	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
18–19	Pękanino	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
19–20	Pękanino	lipa (1935), klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
20–21	Pękanino	klon i kasztan (1890)	kostka brukowa	1936
21–22	Pękanino/Niemica	brak nasadzeń	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1934
22–23	Niemica	kasztan (1840) tylko na stronie północnej	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni i obróbka powierzchniowa drogi kostka brukowa	1934

23-24	Niemica	kasztan (1900), lipa (1840)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
24-25	Niemica	lipa (1840), kasztan (1914)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
25-26	Niemica/Malechowo	kasztan (1914)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
26-27	Malechowo	lipa i klon (1900), klon (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
27-28	Malechowo	klon (1890), brak zadrzewienia w centrum wsi	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
			kostka brukowa na podłożu betonowym i bitumicznym	x
28-29	Malechowo	brak zadrzewienia w centrum wsi, klon (1890) grusza (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
29-30	Malechowo (Malechówko)	grusza i śliwa (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
30-31	Malechowo/Karwice	śliwa (1930), klon (1900), jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
31-32	Karwice	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
32-33	Ryszczewko	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1933
33-34	Ryszczewko	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1933
34-35	Ryszczewo	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1933
35-36	Ryszczewo/Bobrowice	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
36-37	Bobrowice/Bobrowiczki	klon (1890), jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
37-38	Bobrowiczki/Sławno ul. Koszalińska	klon (1890)	kostka brukowa	1925
38-39	Sławno ul. Koszalińska	klon (1890)	kostka brukowa	1925

cd. tab. 2

1	2	3	4	5
39–40	Sławno, ul. Koszalińska, ul. Jedności Narodowej	klon (1890)	kostka brukowa	1925
40–41	Sławno, ul. Jedności Narodowej/pl. ks. kard. S. Wyszyńskiego/ul. M. Curie-Skłodowskiej/ul. Gdańska	brak zadrzewienia w centrum miasta	kostka brukowa	×
41–42	Sławno, ul. Gdańska	lipa (1937)	kostka brukowa	×
42–43	Sławno, ul. Gdańska/Warszkowo	lipa (1900, 1932)	kostka brukowa, naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1925
43–44	Warszkowo	lipa (1932)	kostka brukowa	1932
44–45	Warszkowo	lipa (1880), wisnia (1929)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
45–46	Warszkowo	wisnia (1929)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
46–47	Warszkowo	wisnia (1929), klon (1885)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
47–48	Wrześnica	klon (1885, 1938)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
48–49	Wrześnica	klon (1885, 1938)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
49–50	Wrześnica/Noskowo	klon (1885)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
50–51	Noskowo	klon (1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
51–52	Noskowo	klon (1885, 1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
52–52,83	Noskowo/granica powiatu sławieńskiego	klon (1885)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×

Źródło: AP Szczecin, Urząd Budowy Dróg na Pomorzu (dalej: UBD), sygn. 9, f. 5–15; sygn. 7, f. 3–24.

Tabela 3. Charakterystyka techniczna drogi państwowej nr 159 (Reichstraße Nr. 159) Sławno–Polanów–Bobolice–Barwice–Czaplinek na odcinku granicy powiatu koszalińsko-bobolickiego i sławieńskiego (Kępiny) do Sławna administrowane przez Landesbauamt Schlawe według stanu na 1939 r.

Oznaczenie kilometrażowe	Odcinek	Zadrzewienie (rok przeprowadzenia zadrzewienia)	Prace budowlane, uwagi dotyczące nawierzchni drogi	Rok prze- prowadzo- nych prac
1	2	3	4	5
11,54–12	granica powiatu sławieńskiego/ Kępiny	kasztan (1878), klon (1931)	budowa nawierzchni żwirowej	1938
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939
12–13	Kępiny	kasztan (1878), klon (1931)	budowa nawierzchni żwirowej	1938
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939
13–14	Kępiny	klon (1878)	budowa nawierzchni żwirowej	1938
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939
14–15	Kępiny	klon (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1937
			budowa nawierzchni żwirowej	1938
15–16	Kępiny/Żydowo	klon, lipa (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi gruboziarnistym	1939
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1937
16–17	Żydowo	lipa (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1937
			kostka brukowa	
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939

cd. tab. 3

1	2	3	4	5
17–18	Żydowo	lipa, klon, jesion (1878)	nawierzchnia żwirowa naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	×
18–19	Żydowo/Samostrzel	lipa, klon, jesion (1878), następnie brak zadrzewienia	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1937, 1939
19–20	Samostrzel	brak zadrzewienia	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
20–21	Samostrzel/Łokwica	brak zadrzewienia, następnie klon (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
21–22	Łokwica	klon (1878, 1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
22–23	Racibórz Polanowski/Kania	klon (1878, 1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
23–24	Kania/Polanów ul. Bobolicka	klon (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
24–25	Polanów ul. Bobolicka	klon, lipa (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
25–25,639; koniec kilometrażu	Polanów ul. Bobolicka/skrzyżowanie z ul. Koszalińską i ul. Wolności	lipa (1878)	kostka brukowa	
Zmiana kilometrażu w ciągu drogi państwowej nr 159				
30,026–30	Polanów ul. Wolności	brak zadrzewienia w centrum miasta	kostka bazaltowa	1932
30–29	Polanów ul. Wolności, ul. Jana Pawła II, ul. Sławińska	Brak zadrzewienia, następnie kasztan (1860)	kostka bazaltowa	1931–1932

29–28	Polanów ul. Sławieńska	kasztan (1860), klon (1925)	kostka bazaltowa	1931
28–27	Polanów ul. Sławieńska	klon, lipa (1880), brzoza (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1931–1933
27–26	Polanów ul. Sławieńska	brzoza (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1936
26–25	Polanów ul. Sławieńska	kasztan (1910), klon (1935)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1936
25–24	Polanów ul. Sławieńska	kasztan (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1936
24–23	Polanów ul. Sławieńska	bez nasadzeń (las)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934
23–22	Polanów ul. Sławieńska	klon (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934, 1936
22–21	Polanów ul. Sławieńska (granica Polanowa i Kragu)/Krag	klon (1910), kasztan (1910), brzoza (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934
21–20	Krag	brzoza (1920)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej,	1935
20–19	Krag	klon (1860), wiaz (1920)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej, naprawa na- wierzchni na obszarze zabudowy wsi krag (1939)	1935, 1939
19–18	Krag	klon (1860), kasztan (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934, 1935
18–17	Krag	lipa (1860), klon (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934
17–16	Krag	klon (1880, 1900), wiaz (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934

cd. tab. 3

1	2	3	4	5
16-15	Krag	kasztan (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1934
15-14	Krag/Ostrowiec	klon (1910), kasztan (1910), wiaz (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
14-13	Ostrowiec osada Nowy Żytnik	buk (1890), klon (1890, 1910, 1920), kasztan (1910), wiaz (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
13-12	Ostrowiec	klon (1890), buk (1890), brzoza (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
12-11	Ostrowiec	bez nasadzeń	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
11-10	Ostrowiec	bez nasadzeń	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
10-9	Ostrowiec	bez nasadzeń, następnie klon (1890, 1910), lipa (1920)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej, kostka brukowa na obszarze zabudowy Ostrowca	×
9-8	Ostrowiec	kasztan (1920), wiesnia (1922, 1934), grusza (1922, 1934)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
8-7	Ostrowiec/Kosierzewo	klon (1910), wiesnia (1922, 1934), grusza (1922, 1934), prze- sadzenie klonów w związku z przebudową linii kolejowej Sławno-Polanów (1934)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×

7-6	Kosierzewo	brzoza (1910), kasztań (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
6-5	Kosierzewo/Kwasowo	lipa (1900), wiśnia (1922)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
5-4	Kwasowo	kasztań (1900), lipa (1900), klon (1900)	kostka brukowa na obszarze kwasowa	×
4-3	Kwasowo	lipa (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
3-2	Kwasowo/Sławno ul. Polanowska	lipa (1900), następnie brak zadrzewienia (las), następnie brzoza (1910), klon (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
2-1	Sławno ul. Polanowska	brzoza (1910), klon (1910), wiąz (1910)	drobna kostka brukowa	×
1-0	Sławno ul. Polanowska, punkt ze- rowy przy skrzyżowaniu z drogą do Koszaliny w pobliżu budynku poczty	klon (1890), następnie brak nasadzeń	drobna i gruba kostka brukowa	×

Źródło: AP Szczecin, UBD, sygn. 9, f. 5-15; sygn. 7, f. 70-94.

stwowych i prowincjonalnych został dostrzeżony na poziomie ogólnokrajowym stosunkowo późno, bo dopiero w lutym 1929 roku. Jednakże stopniowo wprowadzano ograniczenia w nośności dróg przez używające ją pojazdy³⁶. Innym problemem był brak siły roboczej do pracy przy inwestycjach o charakterze modernizacyjnym. Próby wykorzystania osób pozostających bez zatrudnienia nie tylko nie zmieniły sytuacji na regionalnym rynku pracy, ale i nie skutkowały poprawą jakości dróg w powiecie. Brakowało specjalistów inżynierów i siły roboczej³⁷. Kiedy władze centralne w Berlinie uruchomiły środki na budowę i remonty dróg w ramach programów walki z bezrobociem, okazało się, że w tej formule można wykorzystać przyznane prowincji pomorskiej finanse wyłącznie na przeprowadzenie melioracji gruntów. Takie postawienie sprawy wzbudziło ostry sprzeciw Pomorskiego Związku Powiatów³⁸. Krytykowano także wprowadzony w 1925 roku sposób przyznawania funduszy na budowę i remonty dróg w powiatach prowincji pomorskiej, zgodnie z którym brano pod uwagę łączną długość dróg bitych oraz linii kolejowych w powiecie, który to wskaźnik (dostępności komunikacyjnej) obliczano przez podzielenie tej wartości przez powierzchnię powiatu. W ten sposób powstał nieco fałszywy obraz dostępności komunikacyjnej powiatu, szczególnie tego z rozbudowaną siecią kolejową.

W latach 1925–1929 pomoc władz prowincjonalnych w Szczecinie dla całej prowincji pomorskiej wyniosła 4 641 900 RM, z czego na powiaty rejencji koszalińskiej przypadło 2 140 050 RM (zob. Tab. 4). Jeśli przyjąć średnią wartość wskaźnika 0,35 dla rejencji koszalińskiej, mierzoną stosunkiem długości linii kolejowej do sieci drogowej w powiecie, to wskaźnik dla powiatu sławieńskiego (0,35) pokrywał się ze średnim wskaźnikiem w rejencji. Lepszą drogową dostępnością komunikacyjną charakteryzowały się powiaty: kołobrzesko-karliński (0,54), lęborski (0,46), słupski (0,44), drawski (0,39) i bytowski (0,38). Pomoc finansowa oparta na takich przesłankach i kierowana z prowincji do powiatów nie miała charakteru sta-

wała się droga między Kępicami a Polanowem (Wielinem), której nawierzchnia powstawała etapami w 1885 roku, następnie w latach 1890–1896 i 1899–1908; AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 10, Bauprofil: Alt Warschow–Zuckers, Station 12,6 + 11–30,7 + 63 (b.f.); Bauprofil: Pollnow–Rummelsburg, Station 1,5 + 21–25,6 + 66 (b.f.); Bauprofil: Hammermühle–Pollnow, Station 0,0–13,9 + 78 (b.f.).

³⁶ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2040, nota do Ministerstwa Komunikacji w Berlinie z 22 II 1929 roku, f. 32–41 (inserat).

³⁷ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo Ministra Pracy w Berlinie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 25 X 1926 roku, f. 257.

³⁸ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo Pomorskiego Związku Powiatów w Kołobrzegu do powiatowych przedstawicieli Pomorskiego Związku Powiatów w rejencji koszalińskiej z 19 II 1927 roku, f. 261.

Tabela 4. Pomoc władz prowincji pomorskiej w Szczecinie powiatom rejencji koszalińskiej w zakresie współfinansowania budowy i naprawy dróg w latach 1925–1929

Powiat	Długość		Stosunek długości linii kolejowych do długości dróg	Wysokość dotacji w RM
	dróg według stanu na październik 1929 r.	linii kolejowych według stanu na październik 1929 r.		
	[km]			
Białogard	429,2	133	0,31	140 750
Bobolice	180,6	57	0,32	122 250
Bytów	174,6	66	0,38	100 500
Drawsko Pomorskie	235,8	91	0,39	278 750
Kołobrzeg–Karlino	321,2	174	0,54	152 000
Koszalin	270,6	76	0,28	62 050
Lębork	320,2	146	0,46	153 500
Miastko	338,5	114	0,34	199 000
Sławno	478,7	168	0,35	279 500
Słupsk	479,5	210	0,44	273 000
Szczecinek	602,9	150	0,25	254 750
Świdwin	187,6	26	0,13	124 000
Razem:	4 019,4	1 411	0,35	2 140 050

Źródło: „Belgarder Zeitung” z 24 X 1929 roku i obliczenia własne.

łego i ulegała zmniejszaniu nie tylko z powodu ogólnej kondycji ekonomicznej państwa pruskiego, lecz również ze względu na skierowanie środków na kosztochłonne inwestycje drogowe i kolejowe. W ten sposób w kwietniu 1932 roku z ogólnej puli 496 000 RM przyznane między innymi powiatowi sławieńskiemu środki na budowę dróg przekierowano na wsparcie budowy przeprawy drogowo-kolejowej łączącej lądową część Pomorza Zachodniego (Stralsund) z wyspą Rugią (w rejonie wsi Altefährl), by następnie przekazać te pieniądze prowincjonalnemu funduszowi melioracyjnemu³⁹. Dodać należy, że administracja drogowa powiatu miała znacznie ograniczone możliwości pozyskiwania funduszy, gdyż należały do nich między innymi: pozyskiwanie opłat za prawo do wykorzystywania (wypasu) terenów zielonych przy drogach, dochody z tytułu najmu budynków pracowników administracji budowlanej, sprzedaż drewnianych elementów konstrukcyjnych po rozebranych mostach, dochody z umów

³⁹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2040, pismo szefa Wydziału Powiatowego w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 16 IV 1932 roku, f. 253–255.

z sąsiednimi powiatami o utrzymanie i remonty części znajdujących się na ich terenie infrastruktury drogowej⁴⁰.

Jeżdżące po drogach powiatu omnibusy i powozy pocztowe od połowy lat 20. ubiegłego wieku były stopniowo wymieniane autobusami, które coraz częściej wykorzystywano w osobowym transporcie publicznym. Autobusy z powodzeniem zastępowały komunikację kolejową podczas jej przebudowy czy prac modernizacyjnych na wybranych odcinkach kolejowych. Autobusy utrwały się jako pojazdy na regularnych liniach na trasie Miastko–Polanów–Bobolice (obsługiwane pojazdem wydierżawionym od Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Dyrekcji Kolei Wąskotorowej, a organizatorem przewozów była miastecka landratura⁴¹), czy liniach z Koszalina przez Sianów do Darłowa (obsługiwanych przez Poczta Rzeszy). Dodać należy, że nowoczesne (i zarazem cięższe) środki transportu kołowego wpływały na przyspieszenie dekapitalizacji dróg; zjawisko to obserwowano w całej prowincji pomorskiej.

Zakończenie

Na sieć drogową powiatu sławieńskiego składały się projekty oparte na postulatach przede wszystkim lokalnej wielkiej własności ziemskiej, które powstały głównie w XIX wieku. Prywatne interesy tej społeczności znajdowały odzwierciedlenie w planach inwestycyjnych powiatu i były realizowane jako zamierzenie władz powiatowych. Władze państwowe i prowincjonalne interesowały jedynie budowa i utrzymanie linii drogowych o znaczeniu strategicznym dla Niemiec, Prus i prowincji pomorskiej. Powstała w XIX wieku siatka drogowa częściowo umożliwiała uzyskanie sprawnej dostępności drogowej. Osiągnięcie tego efektu zostało przerwane kryzysem powojennym i wstrzymaniem dalszej rozbudowy sieci dróg. Zamierzeniu temu nie sprzyjał specyficzny kształt terytorialny powiatu sławieńskiego, rozciągniętego raczej w linii północ–południe niż wschód–zachód. Powiat do 1939 roku wykazywał brak wewnętrznego, całościowego zintegrowania siecią drogową, gdzie wykształciły się obszary koncentracji w rejonie wybranych ośrodków administracyjnych i gospodarczych ziemi sławieńskiej (Darłowo, Sianów, Sławno, Polanów oraz

⁴⁰ AP Koszalin, RK, sygn. 4003, Voranschlag für die Straßenbauverwaltung des Kreises Schlawe auf das Rechnungsjahr 1919, f. 392–395 (inserirat).

⁴¹ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 14, pismo Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Dyrekcji Kolei Wąskotorowej w Koszalinie do naczelnika Wydziału Powiatowego w Miastku z 27 II 1929 roku, f. 160.

pomniejszych: Malechowo-Niemica, Postomino, Żydowo), a także ciązące do Koszalina i Słupska miejscowości z pogranicza powiatu uzależnione od obu tych miast gospodarczo czy zależne od nich poprzez funkcjonowanie administracji specjalnej (Reblino i Sianów). Brakowało wewnętrznej spójności sieci drogowej pomiędzy częściami powiatu sławieńskiego (np. rejonem Kościernicy czy Sowna z rejonem Janiewicz i Żukowa), natomiast dostrzegano zgrupowanie sieci drogowej w obrębie kilku-, kilkunastu miejscowości, które w przeszłości stanowiły grupę majątków przynależnych do określonych rodów czy rodzin. Stwierdza się również, że bez względu na zamierzenia władz prowincjonalnych i powiatowych żaden z programów rozbudowy dróg nie został zakończony, a sieć drogowa w powiecie (nawet z uwzględnieniem obecnego kształtu jego granic) wymagała i dziś wymaga uzupełnienia.

Bibliografia

Materiały archiwalne

Archiwum Państwowe w Koszalinie
Rejencja Koszalińska.

Archiwum Państwowe w Szczecinie
Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie.
Powiatowy Urząd Budowlany w Miastku.
Rejencja Szczecińska.

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde
Reichsanstalt für Wasser- und Luftgüte (R 154).

Geheimes Staatsarchiv Preußisches Kulturbesitz Berlin-Dahlem
Ministerium des Innern (Rep. 77).

Źródła drukowane

Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin, 1930.
Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, 1874, 1897.
Verzeichnis der Fernverkehrsstraßen zur Karte der Fernverkehrsstraßen Deutschlands,
hrsg: Reichsamt für Landesaufnahme, Berlin 1930.

Prasa

„Der Verkehr. Zeitschrift der Privateisenbahner, Schnell- und Straßenbahner, Autobus”,
1931.
„Kösliner Neueste Nachrichten”, 1929.
„Pommersche Tagespost”, 1929.
„Schlawer Kreisblatt”, 1926.
„Schlawer Zeitung”, 1923.

- „Verkehrstechnik. Organ des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V., des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins und des Deutschen Straßenbahnverbandes“, 1928, 1929.
- „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, 1925.

Opracowania

- FRITZEN C. 1931. Sind die Schienenbahn überlebt?, [w:] *Verkehrsmittel untereinander. Ihre Aufgaben im Rahmen einer gesunden Verkehrspolitik*, O. Blum, H. Baumann (Hrsg.), Berlin: Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, 7–19.
- HIRSCH J. 1929. *Finanzierungsprobleme des Deutschen Strassenbaues, Die Strasse der Zukunft*, Berlin: Sonderausgabe des Berliner Börsen-Courier.
- LINDMAJER J. 1994. Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej 1806–1918, [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Słupsk: UM Sławno, WSP Słupsk, 193–256.
- LOHSE H. 1931. Maßnahmen zur Gesundung der Verkehrswirtschaft, [w:] *Verkehrsmittel untereinander. Ihre Aufgaben im Rahmen einer gesunden Verkehrspolitik*, O. Blum, H. Baumann (Hrsg.), Berlin: Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, 21–42.
- MARSCHALL E.A. 1971. *Bundesfernstraßengesetz*, Berlin–Bonn–München: Carl-Heyman's Verlag.
- MÜLLER K.A. 1928. Schienenbahnen und Kraftwagen im Rahmen des Gesamtverkehrs, *Verkehrstechnik. Zentrallblatt für den gesamten Landverkehr und Strassenbau. Organ des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen e. V. Organ des Internationalen Strassenbahn- und Kleinbahn-Vereins* 45–47 [Sonderausdruck].
- OSTHOFF G. 1882. *Der Strassen- und Wegebau in seinem ganzen Umfange. Unter besonderer Berücksichtigung des Erdbaues, der Land- und Stadtstrassen und der Pferdebahnen. Mit ausführlichen Angaben über Preise und Kosten. Ein Handbuch in kurze und leicht fasslicher Darstellung für Ingenieure, Bauaufseher und Studierende der technischen Hochschulen und Baugewerbeschulen*, Leipzig: Karl Scholtze.
- VOLLACK M. 1986. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*. Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Hussum: Druck und Verlagsgesellschaft, 261–273.

ANEKS

Wykaz dróg w powiecie sławieńskim według klasyfikacji i ciągów drogowych w 1939 roku

A. Drogi krajowe i prowincjonalne

1. KOSZALIN-SIANÓW-SŁAWNO-SŁUPSK-LĘBORK [fragment drogi Berlin-Szczecin-Gdańsk-Królewiec]

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: ustawa z 20 lipca 1887 roku, zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: zarządzenie Landrata w Koszalinie z 18 sierpnia 1877 roku, zarządzenie Landrata w Sławnie z 26 lipca i 18 sierpnia 1877 roku, uchwała Kreistagu w Słupsku z 30 maja 1877 roku, zarządzenie Landrata w Lęborku z 18 września i 3 października 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sianów, Malechowo, Sławno, Słupsk, Lębork.

Całkowita długość drogi: 136 823 m, w tym: w powiecie miejskim Koszalin: 7 587 m, w powiecie koszalińskim: 663 m, w powiecie sławieńskim: 47 465, w powiecie słupskim: 47 101 m, w powiecie miejskim Słupsk: 8100 m, w powiecie lęborskim: 25 908 m.

Lata budowy: 1836–1839.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 10,00 m, szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 11,00 m, szerokość drogi w powiecie słupskim: 8,00 m, szerokość drogi w powiecie lęborskim: 10,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo asfaltowa, brukowana (Koszalin, Sianów, Malechowo, Sławno, Sycevice, Słupsk, Lębork).

Mapy: Messtischblatt (dalej: Mbl.) 269 (1471) Schurow; Mbl. 270 (1472) Lauenburg i- Pom.; Mbl. 271 (1473) Roslasin; Mbl. 272 (1474) Lusin; Mbl. 319 (1566) Peest; Mbl. 320 (1567) Zitzewitz; Mbl. 321 (1568) Stolp; Mbl. 322 (1569) Sageritz; Mbl. 323 (1570) Lupow; Mbl. 324 (1571) Mickrow; Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 448 (1763) Zanow; Mbl. 449 (1764) Damerow; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 525 (1863) Köslin.

2. KOSZALIN-POLANÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landratury w Koszalinie i Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Rokosowo, Szczegli-
no, Mokre, Jacinki.

Całkowita długość drogi: 36 059 m, w tym: w powiecie miejskim Koszalin:
4 965 m, w powiecie koszalińskim: 11 996 m, w powiecie sławieńskim: 19 098 m.

Lata budowy: 1860–1863.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 9,50 m,
szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,50 m; nawierzchnia szutrowa, czę-
ściowo brukowana (Koszalin, Rokosowo, Szczegli-
no, Mokre, Jacinki, Polanów).

Mapy: Mbl. 525 (1863) Köslin; Mbl. 526 (1864) Kösternitz; Mbl. 527 (1865) Alt
Zowen; Mbl. 528 (1866).

3. SIANÓW-SKIBNO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowin-
cji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landratury w Koszalinie i Landratury w Sławnie
z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Całkowita długość drogi: 2365 m, w tym: w powiecie koszalińskim: 1002 m,
w powiecie sławieńskim: 1363 m.

Lata budowy: 1872–1874.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 9,50 m,
szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, czę-
ściowo brukowana (Sianów, Skibno).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow.

4. KARWICE-DARŁOWO-DARŁÓWKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowin-
cji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym
w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Darłowo.

Całkowita długość drogi: 18 284 m.

Rok budowy: 1837.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,50 m; nawierzchnia szutrowa,
częściowo brukowana (Karwice, Darłowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 379 (1665)
Karwitz.

5. WARSZKOWO–SUCHORZE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Miastku z 22 listopada 1876 roku, umowa Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Korzybie, Barcino.

Całkowita długość drogi: 30 763 m, w tym: w powiecie sławieńskim: 12 611 m, w powiecie miasteckim: 18 152 m.

Lata budowy: w powiecie miasteckim: 1872–1875; w powiecie sławieńskim: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,50 m, w powiecie miasteckim: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Warszkowo, Korzybie, Barcino).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 381 (1667) Kulsow; Mbl. 451 (1766) Wussow; Mbl. 453 (1768) Zuckers.

6. BOBOLICE–POLANÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: ustawa z 20 czerwca 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landrata w Bobolicach z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 10 listopada/15 listopada 1877 roku; umowa Landrata w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 2 listopada 1877 roku/23 lutego 1878 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Drzewiany, Żydowo.

Całkowita długość drogi: 25 639 m, w tym: w powiecie koszalińskim: 11 539 m, w powiecie sławieńskim: 14 100 m.

Lata budowy: 1872–1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 8,79 m, maksymalna szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,50 m nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Bobolice, Drzewiany, Żydowo).

Mapy: Mbl. 528 (1866) Pollnow; Mbl. 611 (1966) Sydow; Mbl. 696 (2065) Bublit; Mbl. 697 (2066) Groß Karzenburg.

B. Drogi powiatowe i lokalne

1. SŁAWNO–KANIN–JAROSŁAWIEC

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 19 maja 1875 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Stary Kraków, Kanin, Łącko, Jezierzany.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 26 662 m.

Lata budowy: 1877, 1898–1899.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: odcinek Sławno–Kanin: 9,00 m, odcinek Kanin–Jarosławiec: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Stary Kraków, Kanin, Łącko, Jezierzany, Jarosławiec).

Mapy: Mbl. 263 (1465) Lanzig; Mbl. 318 (1565) Grunenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 380 (1666) Schlawe.

2. SŁAWNO–DARŁOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 sierpnia 1896 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 29 marca 1884 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Stary Jarosław, Krupy.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 16 417 m.

Lata budowy: 1836–1873; 1891–1894.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Stary Jarosław, Krupy, Darłowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 318 (1565) Grunenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

3. DARŁOWO–USTKA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 18 czerwca 1852 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Zakrzewo, Kopnica, Sulimice, Karsino, Masłowice, Ronino, Chudaczewo, Pieńkowo, Postomino.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 24 980 m.

Lata budowy: [1859], 1866.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Darłowo, Zakrzewo, Kopnica, Sulimice, Karsino, Masłowice, Ronino, Chudaczewo, Pieńkowo, Postomino).

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske; Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 318 (1565) Grunenhagen; Mbl. 319 (1566) Peest.

4. CISOWO–KOPAN

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 23 września 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3000 m.

Rok budowy: 1908.

Klasyfikacja wojskowa drogi: A.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Cisowo, Kopań).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

5. PALCZEWICE–DROZDOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 marca 1908 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2242 m.

Rok budowy: 1906.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Palczewice, Drozdowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 318 (1565) Grupenhagen.

6. ŻŁAKOWO–KORLINO–DROZDOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 marca 1908 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Królewo, Korlino, Nacmierz, Rusinowo, Barzowice.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 21 269 m.

Rok budowy: 1906.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Żłakowo, Królewo, Korlino, Nacmierz, Rusinowo, Barzowice, Drozdowo).

Mapy: Mbl. 263 (1465) Lanzig; Mbl. 264 (1466) Saleske; Mbl. 318 (1565) Grupenhagen.

7. SŁAWNO–POSTOMINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 7 sierpnia 1899 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sławsko, Staniewice, Tyń.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 15 502 m.

Rok budowy: 1896.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Sławsko, Staniewice, Tyń, Postomino).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest; Mbl. 380 (1666) Schlawe.

8. POSTOMINO-GÓRSKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 marca 1908 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 23 kwietnia 1894 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Marszewo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 4915 m.

Rok budowy: 1905.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Postomino, Marszewo, Górsko).

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske.

9. TYŃ-DWORZEC KOLEJOWY W SYCEWICACH

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 7 sierpnia 1899 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Pieszcz, Pałowo, Pałówek.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 8474 m.

Rok budowy: 1898.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Tyń, Pieszcz, Pałowo, Pałówek).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest.

10. REBLINO-ZĘBOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 6 kwietnia 1900 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1825 m.

Rok budowy: 1898.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Reblino, Zębowo).

Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz.

11. DWORZEC KOLEJOWY W SYCEWICACH-DOBRZĘCINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 6 kwietnia 1900 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 355 m.

Rok budowy: 1902.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa.

Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz.

12. WRZĄCA-REBLINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 czerwca 1911 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 21 lipca i 20 września 1911 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Runowo Sławieńskie, Słonowice.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9924 m.

Lata budowy: 1912–1916.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Reblino, Runowo Sławieńskie, Słonowice, Wrząca).

Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz; Mbl. 381 (1667) Kulsow.

13. SŁONOWICE-DWORZEC KOLEJOWY W SŁONOWICACH

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 czerwca 1911 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1414 m.

Lata budowy: 1912–1913.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia brukowana (Słonowice).

Mapy: Mbl. 381 (1667) Kulsow.

14. TYCHOWO–SŁONOWICE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 listopada 1915 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Kczewo, Bzowo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 8270 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 2880 m).

Lata budowy: 1912–1913.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Słonowice, Kczewo, Bzowo, Tychowo).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 381 (1667) Kulsow.

15. ŁĄCZNICA DRÓG POWIATOWYCH W SŁAWNIE

[ul. Łączna]

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenia Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 listopada 1915 roku i 31 stycznia 1919 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 29 marca 1916 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 250 m.

Rok budowy: 1913.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,50 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe.

16. POMIŁOWO–ŻUKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 19 lipca 1907 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Gwiazdowo, Brzeście.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9914 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 9767 m).

Lata budowy: 1908–1909.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Pomiłowo, Gwiazdowo, Brzeście, Żukowo).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 451 (1766) Wussow.

17. SŁAWNO–OSTROWIEC

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenia Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku i 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Kwasowo, Kosierzewo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9175 m.

Lata budowy: 1850–1859.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 10,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Kwasowo, Kosierzewo, Ostrowiec).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 451 (1766) Wussow.

18. KARWICE–POLANÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Smardzewo, Ostrowiec, Krag.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 28 777 m.

Lata budowy: 1854–1857.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Karwice, Smardzewo, Ostrowiec, Krag, Polanów).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 450 (1765) Zirchow; 451 (1766) Wussow; 528 (1866) Pollnow.

19. CHOMIEC–DRETYŃ

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2960 m.

Rok budowy: 1856.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Chomiec).

Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

20. WIELIN-CHORÓWKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 13 listopada 1905 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 29 sierpnia 1901 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 5194 m.

Rok budowy: 1903.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Wielin).

Mapy: Mbl. 528 (1866) Pollnow.

21. POLANÓW-MIASTKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 21 września 1863 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1521 m.

Rok budowy: 1862.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Polanów).

Mapy: Mbl. 528 (1866) Pollnow.

22. BOBROWICE-JACINKI

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 stycznia 1893 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 8 listopada 1886 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Smardzewo, Żegocino, Świecianowo, Lejkowo, Borkowo, Laski, Domachowo, Bukowo, Świerczyna.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 25 939 m.

Rok budowy: 1890.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Bobrowice, Smardzewo, Żegocino, Święcianowo, Lejkowo, Borkowo, Laski, Domachowo, Bukowo, Świerczyna, Jacinki).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 527 (1865) Alt Zowen.

23. SOWNO-KRĄG

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 6 kwietnia 1905 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Laski, Bożenice, Komorowo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 13 007 m.

Rok budowy: 1907.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sowno, Laski, Bożenice, Komorowo).

Mapy: Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 451 (1766) Wussow.

24. SIANÓW-SOWNO-NADBÓR

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Przytok, Ratajki, Sowno, Krytno.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 22 651 m.

Lata budowy: 1878–1880.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sianów, Przytok, Ratajki, Sowno, Krytno).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow; Mbl. 449 (1764) Damerow; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 527 (1865) Alt Zowen.

25. SIANÓW-WĘGORZEWO KOSZALIŃSKIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 15 lutego 1924 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu koszalińskiego): 3668 m.

Rok budowy: 1928.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sianów).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow, Mbl. 449 (1764) Kösternitz.

26. DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE–SIECIEMIN

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Dąbrowa.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 7799 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Dąbrowa, Sieciemin).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 449 (1764) Damerow.

27. DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE–NIEMICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Grabowo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 4920 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Dąbrowa, Sieciemin).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 449 (1764) Damerow.

28. NIEMICA–KUSICE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2894 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Niemica, Kusice).

Mapy: Mbl. 449 (1764) Damerow.

29. LEJKOWO–NIEMICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 stycznia 1893 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 13 listopada 1889 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sulechówko, Sulechowo, Bartolino.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 7432 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 7467 m).

Rok budowy: 1890.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Lejkowo, Sulechówko, Sulechowo, Bartolino, Niemica).

Mapy: Mbl. 449 (1764) Damerow; 450 (1765) Zirchow.

30. MALECHOWO–ŻEGOCINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 30 lipca 1914 roku i 20 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Paproty.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 6246 m.

Lata budowy: 1919–1924.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Malechowo, Paproty, Żegocino).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz; 450 (1765) Zirchow.

31. JEŻYCE–MALECHOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 30 lipca 1914 roku i 20 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Jeżyczki, Przystawy, Górzycza.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9300 m.

Lata budowy: 1919–1923.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Jeżyce, Jeżyczki, Przystawy, Górzycza, Malechowo).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

32. PRYZYSTAWY–DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 30 lipca 1914 roku i 20 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2400 m.

Lata budowy: 1919–1923.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Przystawy, Wiekowo).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

33. DWORZEC KOLEOWY W SKIBNIE–RUSKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 22 czerwca 1881 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Wierciszewo, Bielkowo, Dobiesław, Jeżyczki, Jeżyce, Porzecze.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 20 995 m.

Lata budowy: 1883–1884.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Skibno, Wierciszewo, Bielkowo, Dobiesław, Jeżyczki, Jeżyce, Porzecze, Rusko).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 377 (1663) Beelkow; Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 448 (1763) Zanow.

34. POLANÓW–ROSOCHA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 15 listopada 1927 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Gilewo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 6560 m.

Lata budowy: 1874, 1886, 1928.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Polanów, Gilewo, Rosocha).

Mapy: Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 528 (1866) Pollnow; Mbl. 610 (1965) Kurow.

35. WIERCISZEWO-IWIĘCINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2687 m.

Lata budowy: 1924–1925.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Wierciszewo, Iwięcino).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow.

36. BOLESZEWO-SŁOWINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 26 marca 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Graniczak.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 7969 m.

Lata budowy: brak danych.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Boleszewo, Graniczak, Słowino).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz.

37. ŁANY-RZYSZCZEWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 21 marca 1901 roku i 26 marca 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1777 m.

Lata budowy: 1901–1904.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Łany).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz.

38. NOWY JAROSŁAW–STARY JAROSŁAW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1913 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 20 sierpnia 1906 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Nowy Jarosław, Stary Jarosław.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2735 m, w tym w ciągu drogi Sławno–Darłowo.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Nowy Jarosław, Stary Jarosław).

Mapy: Mbl. 318 (1565) Grunehagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

39. SIŃCZYCA–KRUPY

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1913 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 30 sierpnia 1906 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sińczyca.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2138 m.

Lata budowy: 1911–1912.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sińczyca, Krupy).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

40. MOST ZWODZONY W DARŁÓWKU–PLAŻA MORSKA W DARŁÓWKU

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 26 marca 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 712 m.

Rok budowy: 1898.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 5,30 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

41. STANIEWICE–WILKOWICE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 3 września 1918 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 3 lipca 1914 roku i 25 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2280 m.

Lata budowy: 1915–1917.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Staniewice, Wilkowie).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest.

42. NOSKOWO–WRZEŚNICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 3 września 1918 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 29 marca 1912 roku i 8 maja 1912 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2280 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 2843 m).

Lata budowy: 1913–1915.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Noskowo, Wrześnica).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest; Mbl. 380 (1666) Schlawe.

43. RĄBICE–ZALESIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 24 października 1909 rok

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1822 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Rąbice, Zalesie).

Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

44. DOBIEŚLAW-WIEKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2390 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Dobiesław, Wiekowo).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

45. JEŻYCE-NOWY KRAKÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1913 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 20 października 1905 roku i 7 listopada 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3205 m.

Lata budowy: 1911–1912.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Jeżyce, Nowy Kraków).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

46. UL. ARMII KRAJOWEJ W SŁAWNIE-DWORZEC KOLEJOWY W SŁAWNIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1903 roku, budowa realizowana ze środków gminy miejskiej w Sławnie.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1510 m.

Lata budowy: 1911–1912.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe.

47. NOWE ŁĄCKO–ŁĄCKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3219 m.

Lata budowy: 1898–1899.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Nowe Łącko, Łącko).

Mapy: Mbl. 163 (1465) Lanzig.

48. DARŁOWO–BIELKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 3 lutego 1930 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 1926 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Żukowo Morskie, Bobolin, Dąbki, Bukowo Morskie, Głęźnowo, Głęźnówko.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 16 455 m.

Lata budowy: 1926–1928.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Darłowo, Żukowo Morskie, Bobolin, Dąbki, Bukowo Morskie, Głęźnowo, Głęźnówko, Bielkowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 377 (1663) Beelkow; Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

49. DROGA W PALCZEWICACH

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 153 m.

Lata budowy: brak danych.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 4,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

50. DROGA W GÓRSKU

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 612 m.

Rok budowy: 1905.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske.

51. DROGA W ZŁAKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 791 m.

Rok budowy: 1905.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 3,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske.

52. WIEKOWO-DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1761 m.

Rok budowy: 1897.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

53. REDEĆCIN-ZĘBOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: własność administracji majątku w Redęcinie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1100 m.
Lata budowy: 1910–1911.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz.

54. BZOWO–ŚCIEGNICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.
Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: zarządzenie landrata w Sławnie z 3 kwietnia 1912 roku, 26 i 30 września 1913 roku budowa ze środków administracji majątków w Bzowie, Ściegnicy i Vossberg (obecnie bez polskiej nazwy).
Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3535 m.
Lata budowy: 1912–1913.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,50 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 381 (1667) Kulsow.

55. JANIEWICE–ŻUKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.
Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: budowa prowadzona ze środków administracji majątków w Janiewiczach, Żukowie, gmin wiejskich w Janiewiczach i Żukowie.
Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2250 m.
Lata budowy: 1910–1911.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

56. JANIEWICE–CHOMIEC

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: budowa ze środków administracji majątku w Żukowie.
Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.
Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 4000 m.
Lata budowy: 1904–1910.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 3,00 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

57. POLANÓW–POLANÓW CEGIELNIA [ul. Zacisze]

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy miejskiej w Polanowie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1517 m.

Lata budowy: 1905–1906.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana.

Mapy: Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 258 (1865) Pollnow.

58. WIETRZNO–CHOCIMINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: własność administracji majątku w Wietrznie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1900 m.

Rok budowy: 1914.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 3,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow; Mbl. 611 (1966) Sydow.

59. DWORZEC KOLEJOWY W CHOCIMINIE–WIETRZNO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Wietrznie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2740 m.

Rok budowy: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,20 m; nawierzchnia brukowana

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow; Mbl. 611 (1966) Sydow.

60. CHOCIMINO–ŻYDOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Chocimlinie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1265 m.

Rok budowy: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,20 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow; Mbl. 611 (1966) Sydow.

61. CYBULINKO–CHOCIMINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Chocimlinie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1300 m.

Rok budowy: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,20 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow.

62. GOŁOGÓRA–DWORZEC KOLEJOWY W GOŁOGÓRZE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała administracji majątku w Gołogórze.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2400 m.

Lata budowy: 1918–1920.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,20 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 611 (1966) Sydow; Mbl. 697 (2066) Groß Karzenburg.

63. SŁOWINO–GRANICA Z LASEM W STARYM KRAKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Słownie

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2150 m.

Lata budowy: brak danych.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 4,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

Opracowano na podstawie: Archiwum Państwowe w Koszalinie, Rejencja Koszalińska (sygn. 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2280, 2295, 2300, 2303, 2426, 2427, 2430, 2433, 2687, 3910, 3977, 3978, 4003, 4019, 4059, 4334, 12112); Archiwum Państwowe w Szczecinie, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (sygn. 2019), Wydział Powiatowy w Lęborku (sygn. 299), Zarząd Dróg na Pomorzu (sygn. 7).

Mestischblätter 1:25 000.

Reg. Bez. Köslin. Verzeichnis der Straßen am Ende des Jahres 1925, Köslin 1925.
Regierungsbezirk Köslin. Nachtrag für 1927 zum Verzeichnis der Straßen am Ende des
Jahres 1925, Köslin 1928.

Ausgewählte Probleme des Kreises Schlawe, Zeitraum XIX u. XX Jh. bis 1939

Zusammenfassung

Der Artikel umfasst die Problematik des Straßenbaus im 19. und 20. Jh. (bis 1945), das heißt Konkret mit Erhalten und Nutzung der Straßen im Kreis Schlawe. Der Autor bespricht vor allem grundlegende Probleme, die mit Bau, Ausbau und Modernisierung des Kreisstraßen Netzers verbunden sind. Gleichzeitig zeigt er Probleme der Realisierung von Plänen, die mit der Entwicklung, Verkehr und Transport im Kreis Schlawe, dem Kösliner Regierungsbezirk und der Provinz Pommern verbunden sich. Der Artikel wurde mit der Übersieht der Kreisstraßen bereichert, getrennt: des Staates, der Provinz und des Kreises, auch die von Gutsbesitzern privat finanzierten. Der Autor weist auf die Schwierigkeiten hin, die in den 20. und 30. Jahren des 20. Jh. entstanden, verbunden mit der verspäteten Realisierung des Ausbauprogrammes. Weniger wichtig waren die ökonomischen Schwierigkeiten des Kreises und Provinz, die aber oft das Aufgeben der Investition des Strassenausbau störten. Jedoch waren auch die finanziellen und organisationalen Möglichkeiten verschiedener staatlicher und provinzieller Institutionen daran beteiligt. Im Artikel werden technische Fragen behandelt. z.B. der Erhalt der wichtigsten Strassen des Kreises, wie die Chausseen Rügenwalde über Schlawe nach Pollnow und weiter in Richtung Bublitz, von Zanow nach Zitzewitz (ein Teil der Straße Berlin–Stettin–Danzig–Königsberg), von Köslin/Mocker und Kösternitz nach Pollnow (ein Teil des Strasse von Köslin nach Bütow).

Uwagi do dziejów kolejnictwa na terenie ziemi sławieńskiej do końca wojny 1914–1918

JÓZEF LINDMAJER (SŁUPSK)

Pierwsza kolej żelazna w Prusach, dla ruchu osobowego i towarowego, połączyła Berlin z Poczdamem. Została przekazana do użytkowania 29 października 1838 roku, czyli prawie trzy lata po otwarciu najwcześniejszej w Niemczech trasy kolejowej Norymberga–Fürth (w Bawarii) liczącej 30 km (Engelmann 1984: 282; Vollack 1986: 265)¹. W Prusach długość ogólna szlaków kolei żelaznych wzrosła z 861 km w roku 1844 do 2363 km w 1848 roku (Engelmann 1984: 322). W statystyce z 1844 roku należy uwzględnić najszybciej wybudowaną, priorytetową linię kolejową w prowincji pomorskiej łączącą Berlin ze Szczecinem. Istotną rolę inicjatywną przy kształtowaniu projektu i konstruowaniu połączenia kolejowego na tej trasie, łączącej stolicę państwa pruskiego i prowincji pomorskiej (Szczecin z liczbą ludności bliską 40 tys.), trzeba zapisać przede wszystkim na konto naczelnego burmistrza Szczecina – Maschkego. To pod jego przewodnictwem 1 marca 1836 roku odbyło się zebranie komitetu założycielskiego kolei berlińsko-szczecińskiej (Berlin-Stettiner Eisenbahn Komitee)².

Aktywna i przedsiębiorcza część junkierstwa pomorskiego poparła ideę budowy linii kolejowej, ale nie tylko ludzie interesu z tej klasy społeczno-własnościowej. W latach 1836–1840 zarząd Pomorskiego Towarzystwa Ekonomicznego udzielał prawnego i propagandowego poparcia wspomnianemu komitetowi założycielskiemu. Bez wątpienia inspiracja budowy pierwszej na pruskim Pomorzu linii kolejowej zrodziła się w kręgach szczecińskiego

¹ W 1837 roku przystąpiono do budowy kolei z Lipska do Drezna, a w cesarstwie austriackim tzw. kolei północnej z Wiednia do Krakowa.

² Data szczegółowa według Vollack (1986: 265). Dix (1901: 7) za czas utworzenia tego komitetu podał tylko 1835 rok.

kupiectwa, którego przedstawiciele dominowali wśród inicjatorów zawiązujących spółkę kolei berlińsko-szczecińskiej (Stępiński 1989: 329–330).

W dniach 13–15 czerwca 1840 roku, z udziałem nadburmistrza, doszło do walnego zgromadzenia akcjonariuszy budowy kolei żelaznej z Berlina do Szczecina. Pieczę nad tym procesem powierzono naczelnemu inspektorowi budownictwa – Neuhausowi. Już 3 sierpnia tegoż roku zapoczątkowano prace ziemne (Spatenstich) przygotowujące plac pod fragment rozjazdu i podtorze (Bahnkörper) w Eberswalde, mieście odległym wtedy o około 50 km na północny wschód od Berlina³.

Statut spółki akcyjnej budującej kolej Berlin–Szczecin został zatwierdzony podpisem i przyznaniem koncesji przez króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV (władcy od 7 czerwca 1840 roku) (Ihnatowicz, Biernat 2003: 545). W statucie znalazł się zapis gwarantujący czteroprocentowej wysokości odsetki dla akcjonariuszy, wypłacane jeszcze przez sześć lat po zakończeniu i otwarciu kolei Berlin–Szczecin. Takie warunki potwierdził w swojej uchwale stanowy sejm komunalny Starego Pomorza (altpommerschen Landstände)⁴. Dodajmy, że w 1839 roku to ciało samorządowo-gospodarcze (dla Alt-Pommern) udzieliło (ponownie?) gwarancji finansowego zysku rzeczywistym udziałowcom tego przedsięwzięcia kolejowego. Już wcześniej zwróciło się, skutecznie, do monarchy o koncesjonowanie berlińsko-szczecińskiej spółki budowlanej (Stępiński 1989: 330). Ponadto Pomorskie Towarzystwo Ekonomiczne uzasadniało celowość wsparcia tej spółki dobrem rozwoju rolnictwa, ale i przemysłu. Wysiłki wielkich pomorskich (zwłaszcza szlacheckich) właścicieli ziemskich, przede wszystkim z terenów zaodrzańskich (zachodnich) prowincji, to najstarsze w Prusach przejawy poparcia nie tylko interesów tej klasy, lecz także kolejowych przedsięwzięć wielkiej (umacniającej się) berlińsko-szczecińskiej burżuazji kupiecko-przemysłowej (Stępiński 1989: 330).

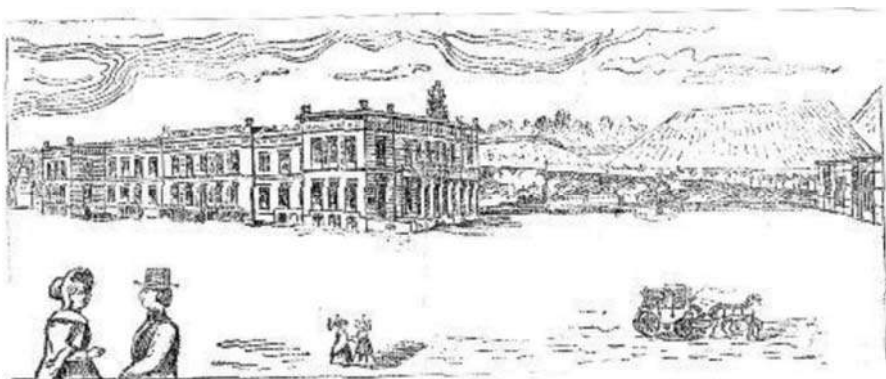
Pierwszy odcinek budowanej trasy kolejowej (o długości 6 mil = 45 km)⁵ prowadził z Eberswalde do Berlina. Został ukończony 31 lipca 1842 roku, a 16 listopada tegoż roku kolej doprowadzono do Angermünde. Koszty ogólne (całościowe, wstępne) linii kolejowej Berlin–Szczecin wyniosły 4 280 000 tal. Jej uroczyste otwarcie nastąpiło 15 sierpnia 1843 roku w Szczecinie, gdzie gotowy był nowy dworzec (Ryc. 1). Uczestniczył w nim król pruski Fryderyk Wilhelm IV. Przyjechał on wówczas do Szczecina pierwszym, odpowiednio ustrojonym, pociągiem z Berlina (Lindmajer 1998: 113, przyp. 11)⁶.

³ „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).

⁴ „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).

⁵ Mila pruska (1817–1872) liczyła 7532,5 m (Ihnatowicz, Biernat 2003: 41, tab. 12).

⁶ „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).



Ryc. 1. Pierwszy szczeciński dworzec kolejowy w 1843 r. (źródło: „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905, Nr 267)

Berlińsko-Szczecińskie Towarzystwo Kolejowe (Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft; BSEG) w 1845 roku podjęło się kontynuacji budowy kolei i doprowadzenia torów dalej na wschód, w pierwszej kolejności do Stargardu. Największą przeszkodą były szerokie, zabagnione doliny Odry i Regalicy. Już w 1846 roku przerzucono przez koryta tych rzek pierwsze mosty (drewniane), a linia kolejowa dotarła w tymże roku ze Szczecina do Stargardu. Od Stargardu nad Iną została poprowadzona w kierunku południowo-wschodnim do Poznania, a ukończona w 1848 roku (Vollack 1986: 265).

W latach 1853–1856 trwały przygotowania planów budowy kolei żelaznej na trasie ze Stargardu na wschód do Koszalina. BSEG podjęło ostateczną i wiążącą uchwałę w tej sprawie 28 lutego 1856 roku. Dokładnie w połowie maja tegoż roku, w zawartej umowie wykonawczej przy współudziale państwa, zagwarantowano BSEG 3,5-procentową wysokość zysku od zainwestowanego kapitału, z klauzulą jego podniesienia o pół procenta w przypadku zachowania wkładu przy budowie dalszego dłuższego (docelowego) odcinka tej kolei z Koszalina do Gdańska. Wspomniane towarzystwo akcyjne (BSEG) otrzymało koncesję na budowę Hinterpommersche Bahn 18 sierpnia 1856 roku, a do zasadniczych prac budowlano-ziemnych przystąpiono po upływie 7–8 miesięcy – w marcu 1857 roku (Vollack 1986: 270). Znaczny odcinek kolei północnopomorskiej, prowadzący ze Stargardu do Koszalina przez wieś Runowo (gdzie przewidziano odprowadzenie bocznej linii Drawsko–Złocieniec–Szczecinek) i dalej przez Łobez–Świdwin–Białogard z odgałęzieniem Białogard–Kołobrzeg, został zwieńczony oficjalnym otwarciem 1 czerwca 1859 roku⁷. Wprost do na-

⁷ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APSz.), Zespół: Naczelne Prezydium Provincji Pomorskiej (dalej: NPPP), Nr 2074 (Karte der Ostbahn); Amts-Blatt der Königli-

brzeża portu kołobrzeskiego kolej dotarła dopiero w 1865 roku (Stępiński 1989: 331; Włodarczyk 1987: 91).

W latach 40. i 50. XIX wieku w Prusach wyraźnie zaznaczyła się pierwsza ofensywa w budownictwie kolejowym, co już wykazano choćby na przykładzie okresu 1844–1848 (por. wyżej), w tym na terenach wschodnich ówczesnych Prus. Zaangażowani w takowe budownictwo komunikacyjne byli głównie dysponenti prywatnych zasobów finansowych (powstałych spółek akcyjnych, jak BSEG), asekurowane niejednokrotnie także przez centralne struktury państwowe czy to ze względów politycznych, czy też wojskowo-strategicznych, jak i przede wszystkim z ważnych motywów gospodarczych, również prestiżowych, Prus – największego, szybko się rozwijającego państwa Związku Niemieckiego.

Uwzględniając te motywy, można chociażby starać się zrozumieć, dlaczego inwestycje kolejowe w Prusach po przekroczeniu Odry objęły trasy biegnące z Berlina przez tereny lepiej zurbanizowane, o korzystniejszym, perspektywicznym rozwoju zwłaszcza pozarolniczych dziedzin życia gospodarczego. Liczyła się także istotna możliwość szybszej integracji ekonomicznej ziem zagarniętych (swego czasu) w rozbiorach przez Prusy kosztem Polski (głównie Wielkopolski, Pomorza Gdańskiego) z obszarem dawnych Prus Książęcych (Prus Wschodnich z Królewcem).

W 1845 roku rozpoczęła się budowa mostów przez Wisłę koło Tczewa oraz przez Nogat w Malborku. Oba mosty – drogowy i kolejowy – stawiane przed wjazdem do Tczewa od zachodu, zostały otwarte w końcu 1857 roku. Wcześniej, bo od 1852 roku, czynna była kolej z Malborka do Królewca (Dix 1901: 6). Zaistniała też łączność oraz powiązania komunikacyjne pierwszego odcinka budowanej po 1843 roku kolei ze Szczecina w kierunku wschodnim, już przez wschodnie tereny pozaodrzańskie. Zapadła decyzja o kontynuowaniu prac budowlanych przy tej kolei w stronę Stargardu, a postawienie pierwszych mostów przez Odrę i Regalicę urealniło te projekty. Do Stargardu kolej dotarła w 1846 roku, dwa lata później do Poznania (por. wyżej). Stąd kolejową trasą połączono Krzyż z Bydgoszczą (w 1851 roku). W dalszej kolejności dotarła ona przez Tczew do Gdańska w 1852 roku. Uwzględniając wybudowane odcinki kolejowe oraz mosty przez Wisłę i Nogat (1857 rok), koleją można było dojechać z Krzyża (a właściwie z Poznania, a nawet ze Stargardu / Szczecina) do Królewca trasą liczącą 467 km (zwaną Królewsko-Pruską Koleją Wschodnią – die Königlich Preussische Ostbahn) (Dix 1901: 6–7; Vollack 1986: 265).

chen Regierung zu Cöslin (dalej: Amtsblatt), 1859, Nr 23, s. 236; Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn [Berlin, b.r.w.], s. nlb. Zob. też Lindmajer (1998: 113–115).

Rozbudowa infrastruktury kolejowej na przełomie lat 50. i 60. XIX wieku nie cieszyła się znacznym poparciem wielkich agrariuszy pomorskich (junkrów), chociaż byli oni nadal świadomi korzyści płynących przykładowo z przedłużenia linii Szczecin–Stargard do Koszalina i Słupska z myślą o doprowadzeniu jej do Gdańska (o tym niżej).

Jak wiemy (por. wyżej), w 1846 roku zapadła decyzja o kontynuowaniu prac budowlanych przez BSEG mających na celu przedłużenie kolei berlińsko-szczecińskiej do Stargardu. Podjęto wysiłki (konceptyjne) poprowadzenia tej jednotorowej linii kolejowej przez pruskie Pomorze coraz dalej na wschód (etapowo i stopniowo). W 1856 roku na trasie wytyczonej w terenie rozpoczęły się roboty ziemne oraz torowiskowe ze Stargardu do Koszalina. Oficjalnie zakończono je 1 czerwca 1859 roku.

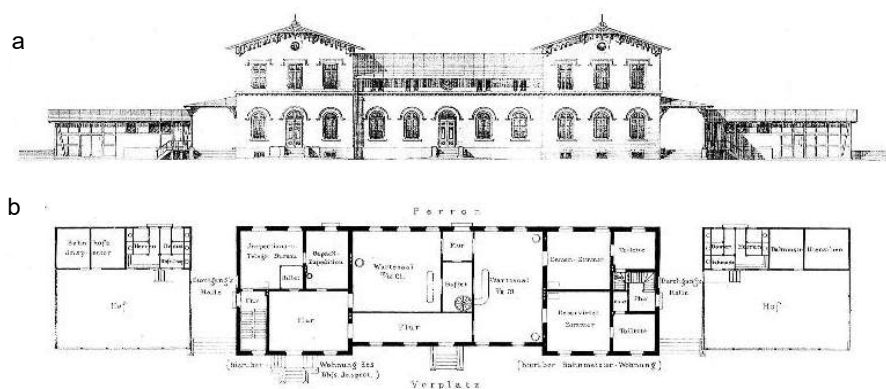
Z innych zapisów wynika, że pierwszy pociąg z Koszalina do Białogardu wykonał kurs testowy (kontrolny) 20 listopada 1858 roku. W dniach 30–31 maja 1859 roku odbyły się (wraz z ceremonią poświęcenia) całościowe oficjalne uroczystości symbolicznego oddania do praktycznego użytkowania kolei na całej trasie Stargard–Koszalin i Białogard–Kołobrzeg w obecności ówczesnego (od 9 października 1858 roku) pruskiego księcia panującego (Prinzregent) Wilhelma I (Klenz 1929; Ihnatowicz, Biernat 2003: 545). Oddana do codziennej eksploatacji (regelmässigen Fahrten begonnen) linia Stargard–Białogard–Koszalin i Białogard–Kołobrzeg liczyła łącznie (oba odcinki) 172,5 km nowej trasy kolei pomorskiej (Dix 1901: 7; Vollack 1986: 270)⁸. Dworzec koszaliński stał się na około 10 lat końcowym punktem dyspozycji towarowo-przeładunkowej oraz końcową docelową stacją pasażerską (od strony zachodniej – Stargardu).

Zahamowanie dalszych prac przy budowie kolei z Koszalina do Słupska i dalej do Gdańska, pomijając zauważony pewien spadek zainteresowania przydatnością tego nowoczesnego środka komunikacji wśród pomorskich wielkich ziemian (szlacheckich czy mieszczańskich), można powiązać z niekorzystnymi następstwami (także dla tej inwestycji) ogólnej sytuacji geopolitycznej, w jakiej znalazły się Prusy. To państwo forsowało (udane w ostateczności) plany zjednoczenia Niemiec, do czego doszło w 1871 roku wskutek wojennych konfrontacji z Danią (1864 rok), Austrią (1866 rok) oraz Francją (1870–1871). Owe wydarzenia wstrzymywały poprawną i terminową realizację zakładanego harmonogramu ustalonego dla budowy Hinterpommersche Bahn, ograniczając z wymienionego powodu (zwłaszcza w latach 60. XIX stulecia) udział państwa pruskiego również w tego rodzaju ważnych poczynaniach przemysłowych oraz komunikacyjnych.

⁸ Amtsblatt 1859, Nr 23, s. 236.

Jednak po raz kolejny administracja rządowa prowincji wykazała się (chyba?) nieco wcześniejszą inicjatywą na tym polu. W 1865 roku pomorskie władze prowincjonalne nosiły się z poważnym zamiarem wniesienia sprawy budowy kolei z Koszalina do Słupska (a więc i przez Sławno) pod obrady parlamentu pruskiego (Landtagu) (Stępiński 1989: 330, przyp. 122). W każdym razie budowa kolei w tym kierunku (zgodnie z wytyczoną trasą) rozpoczęła się z Koszalina w 1866 roku. Jednakże właściwa spółka otrzymała docelową koncesję na kontynuowanie zaawansowanych prac przy formowaniu i kładzeniu – jak określano – drugiego odcinka kolei pomorskiej w 1867 roku najpierw z uwzględnieniem jego kolejnego fragmentu: Koszalin–Sławno–Słupsk (Vollack 1986: 270).

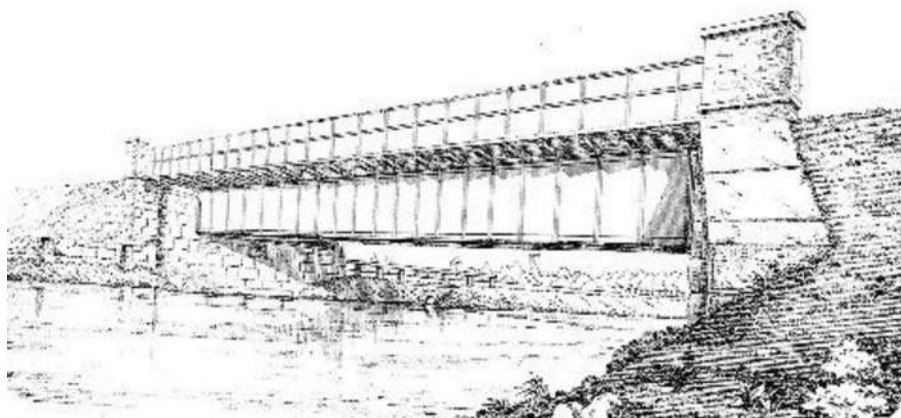
Długość linii kolejowej z Koszalina do Gdańska wyniosła 198,4 km, w obrębie powiatu sławieńskiego 46 km. Na tym odcinku zaplanowano (zgodnie z projektem) przystanki kolejowe w: Wiekowie, Sławnie, Karwicach, Wrześnicy oraz Reblinie (Vollack 1986: 270). W opublikowanym (a wydaje się wiarygodnym i wiążącym) dokumencie z początku lipca 1858 roku, zawierającym informacje o przyjętych ostatecznie rozwiązaniach, a także ustaleniach inwestycyjnych z tą linią kolejową związanych, między Koszalinem a Słupskiem przewidziano ustanowienie dworców kolejowych (Bahnhof) tylko w: Skibnie, Karwicach, Sławnie (Ryc. 2) i Sycewicach⁹. Właściwym przystankiem pasażerskim oraz towarowym dla Sianowa stało się pobliskie, około 4 km na północ, Skibno położone na terenie powiatu koszalińskiego (do 1872 roku rozległy powiat „Księstwo”) (Vollack 1986: 270).



Ryc. 2. Budynek dworca kolejowego w Sławnie według planu z około 1858 r. (źródło: Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn (erbaut 1868–1870), Stettin [brw.] (Lith. H. Rupprecht); rysunek litograficzny 25): widok ogólny (a) i rozplanowanie wnętrza (b)

⁹ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 12–13.

Na trasie z Koszalina (Sianowa) do Sławna trudnym do pokonania terenem okazała się strefa między Wiekowem a wsią Przystawy. Trzeba było tam usypać długi nasyp biegnący przez zabagniony teren oraz zbudować most przez Grabową. Drugi most należało postawić przez Wieprzę koło Sławna (Ryc. 3), w odległości 2 km na południe od centrum miasta. Doszło tam do przecięcia budowanej kolei z najważniejszą pomorską drogą lądową Szczecin–Koszalin–Słupsk–Gdańsk (Vollack 1986: 270).



Ryc. 3. Projekt mostu kolejowego przez Wieprzę w Sławnie według planu z około 1858 r. (źródło: Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn (erbaut 1868–1870), Stettin [brw.] Lith. H. Ruprecht; rysunek litograficzny 9)

Przed przystąpieniem do realizacji wspomnianej inwestycji kolejowej przez północno-wschodnie regiony prowincji pomorskiej państwo pruskie zaakceptowało wstępne założenia dotyczące przedłużenia pierwszego fragmentu kolei pomorskiej o podstawowym znaczeniu z Koszalina do Gdańska przez Sławno, Słupsk, Lębork (kwiecień 1855 roku)¹⁰. Pomimo nacisków różnych lokalnych grup politycznych oraz gospodarczych (zwłaszcza z Kołobrzegu) sugerujących między innymi poprowadzenie kolei przede wszystkim z Koszalina do Gdańska krótszą trasą przez Kartuzy (z pominięciem Sławna i Słupska), ostateczny projekt kolei Koszalin–Sławno–Słupsk–Lębork–Wejherowo–Gdańsk zatwierdzono w połowie 1858 roku (Lindmayer 1998: 115)¹¹.

¹⁰ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 11.

¹¹ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 5, 8, 11, 14.

W założeniach wstępnych projektu (z 1858 roku) zawarto przebieg wytyczonej linii kolejowej skrajem północnego obszaru zabudowy miejskiej Sławna, aby uniknąć dwukrotnego jej przecięcia z główną szosą pomorską Szczecin–Gdańsk. Był to fragment przyjętego ogólnego wariantu zakładającego, że od Koszalina aż do Lęborka kolej będzie przebiegać bezkolizyjnie na północ od tej drogi¹², zatem bez skrzyżowań w Sycewicach i Słupsku, co w ostatecznym rozwiązaniu nie zostało uwzględnione.

Zadecydowano, że w Sławnie będzie się budować kolej w pewnej odległości na południe od miasta (por. niżej). Przy tej okazji argumentowano, że usytuowanie planowanego dworca w dość wyraźnym oddaleniu od centrum miejscowości przyniesie jej korzyści – wymusi naturalne procesy gospodarczo-przestrzennego ciążenia i rozwoju ośrodka w tym właśnie kierunku¹³, co się potwierdziło w nieodległej przyszłości.

Linie kolejową Koszalin–Sławno–Słupsk oddano do użytku 1 lipca 1869 roku, a od strony Gdańska i Sopotu połączenie było czynne od 1 lipca 1870 roku. Właściwa pomorska magistrala kolejowa dotarła do Słupska (oficjalne otwarcie) 1 września tegoż roku (Vollack 1986: 270, 272). Zgodnie z założeniami pełna eksploatacja kolei Berlin–Gdańsk (przez Szczecin–Koszalin–Sławno–Słupsk) o długości 402,8 km przypadła na 1870 rok. Kolej ta, prawny obiekt prywatnej spółki, w 1878 roku przeszła pod zarządek państwowy (Dix 1901: 11).

* * *

Niezbędne jest zaprezentowanie istotnych fragmentów drugiego w XIX wieku poważnego starcia przeciwstawnych interesów gospodarczych (bieżących i perspektywicznych) Sławna oraz Darłowa, do którego doszło po całkowitym ujawnieniu (1858 r.) szczegółów inwestycyjnych towarzyszących budowie linii kolejowej z Koszalina do Słupska. Na trasie między tymi miastami miał zostać zbudowany tylko jeden większy dworzec kolejowy – w Karwicach. W Sławnie przewidywano jedynie pasażerski i towarowy przystanek kolejowy z podobnymi urządzeniami trakcyjnymi oraz zabudowaniami jak na przykład w Skibnie czy Sycewicach¹⁴.

Zaplanowana budowa większego, lepiej wyposażonego dworca kolejowego w Karwicach, z zapowiedzią powstania w nieodległej przyszłości

¹² Por. APSzcz., NPPP, Nr 2074: Karte der Ostbahn.

¹³ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 13.

¹⁴ Por. Ueberschlag der Kosten für den Bau und die Ausrüstung einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin, den 7. Juli 1858], s. 39–41; Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 33.

bocznicowej linii kolejowej z Karwic do Darłowa¹⁵, wywołała kontrakcję Sławna. Wykładnię ratusza tego miasta, a także jego aktywnych obywateli, zawarł ówczesny burmistrz Gersdorff w piśmie do władz prowincji w Szczecinie z 28 września 1859 roku¹⁶. Wnosił o zaniechanie realizacji zaprojektowanej inwestycji kolejowej w Karwicach i umiejscowienie jej (w takich samych rozmiarach) w Sławnie. Burmistrz dawał wyraz ogólnemu przeświadczeniu, że wybudowanie dworca w Karwicach (według aktualnie istniejących i jedynych założeń) oraz bocznej linii kolejowej z Karwic do Darłowa spowoduje nasilający się z roku na rok spływ masy towarowej z najbliższego i dalszego zaplecza surowcowo-gospodarczego do tego punktu kolejowego rozrządu oraz dyslokacji/e kosztem sławieńskich możliwości hurtowego pośrednictwa handlowego. W rezultacie, jak przewidywał burmistrz, Sławno będzie traciło swoje (i tak skromne) znaczenie ekonomiczno-handlowego ośrodka na rzecz Karwic, gdzie w krótkim czasie może nawet wyrosnąć nowe miasto, natomiast Sławno zacznie się upodabniać do miejscowości typu wiejskiego (Lindmajer 1998: 123)¹⁷.

W obawie przed taką ewentualnością, a także kierując się potrzebami rozwoju powiatowego Sławna, zapowiadany był przyjazd do Szczecina specjalnej sławieńskiej deputacji miejskiej mającej wyjednać przychylność państwowych władz prowincji oraz uzyskać ich pośrednictwo u właściwego ministra¹⁸. Ze strony reprezentantów Sławna pojawiła się nawet gotowość poniesienia kosztów wynikających z zaproponowanej zmiany planów budowy dworca w Karwicach w wysokości aktualnych możliwości budżetowych miasta¹⁹.

Sławno w swojej batalii o definitywne odrzucenie planowanej budowy większej stacji rozrządowej w pobliskich Karwicach i bocznicowej kolei od tej miejscowości do Darłowa uzyskało poparcie sławieńskiego sejmiku powiatowego. To gremium samorządowe wiosną 1862 roku zobowiązało się pokryć koszty wywłaszczeniowe tylko przy trasie kolei głównej (Koszalin–Słupsk) w obrębie powiatu, a odrzuciło taką możliwość w odniesieniu do „kolei bocznej” z Karwic do Darłowa, gdyby jednak doszło do zatwierdzenia jej budowy²⁰.

¹⁵ „Aus diesem Bahnhofe würde eine künftige Bahn nach Rügenwalde sich von der Hauptbahn abzweigen”. Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 13.

¹⁶ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Schlawe, den 28. September 1859.

¹⁷ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Schlawe, 28. September 1859.

¹⁸ W latach 1848–1862 pruskim ministrem handlu, przemysłu i robót publicznych był August von Heydt (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

¹⁹ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Schlawe, 28. September 1859.

²⁰ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Coeslin, 26. Mai 1862.

Ostatecznie, gdy prowadzona już była budowa kolei Koszalin–Słupsk w latach 1868–1870, odstąpiono od planowanego usytuowania w Karwicach większej stacji rozrządowej i przyjęto perspektywicznie większy obszar dworcowy dla Sławna, niż przewidywano w założeniach inżynierjno-technicznych, a także ustaleniach inwestorów z połowy 1858 roku.

* * *

Już w 1871 roku zapadły decyzje o wybudowaniu „bocznej” drogi żelaznej prowadzącej od wytyczonej w terenie trasy Szczecinek–Słupsk(–Ustka), zaczynającej się w Korzybiu i biegnącej przez Sławno do Darłowa. W związku z tymi postanowieniami upadł nieśmiało zarysowany regionalny projekt budowy kolei ze Sławna przez Miastko do Człuchowa (1870 rok)²¹.

W połowie 1871 roku pojawiły się inne plany, poprzedzone nawet wstępnymi pracami terenowymi, zbudowania kolei ze Szczecinka przez Białą Górę, Miastko do „regionu doliny Wieprzy” i połączenia w Sławnie z istniejącą główną koleją pomorską (Hinterpommersche Bahn)²². Wyszedł temu naprzeciw ówczesny minister handlu, przemysłu i robót publicznych²³, wydając reskrypt z datą 4 września 1871 roku, w którym zawarł przyzwolenie na przedłużenie kolei Szczecinek–Miastko–Korzybie przez Sławno do portu darłowskiego²⁴. Kolej na trasie z Korzybia przez Słupsk do Ustki oddano do użytku 1 października 1878 roku, z Korzybia przez Sławno do Darłowa, o długości w granicach powiatu sławieńskiego 31,9 km, 15 listopada 1878 roku (Dix 1901: 7; Vollack 1986: 272).

Ta inwestycja była częścią synchronicznie prowadzonych przedsięwzięć kolejowych najistotniejszych dla systemu komunikacyjno-gospodarczego środkowej i północno-wschodniej części rejencji koszalińskiej. Układ ten tworzyły linie kolejowe (por. wyżej): Białogard–Szczecinek–Piła (rok 1878)–Poznań (rok 1879); Szczecinek–Miastko–Korzybie–Słupsk(–Ustka; 1 października 1878 roku) oraz odgałęzienie Korzybie–Sławno–Darłowo, do eksploatacji oficjalnie oddane 21 grudnia 1878 roku (Lindmajer 1981: 205, 208, tab. 25; Vollack 1986: 272)²⁵. W 1884 roku linię

²¹ „Schlawer Kreisblatt” (dalej: Sch.K.) 1870, Nr 21. W Miastku powstał i działał tymczasowy komitet patronujący inicjatywom tej budowy.

²² Sch.K. 1871, Nr 64.

²³ Od 8 grudnia 1862 do 13 maja 1873 roku był nim Heinrich hr. von Itzenplitz (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

²⁴ Sch.K. 1871, Nr 74. Taką prasową informację też sygnował wspomniany (por. przyp. 21), społecznie pracujący komitet kolei żelaznej powiatu miastckiego (Eisenbahn-Comitee des Rummelsburger Kreises).

²⁵ Vollack jako datę otwarcia kolei Korzybie–Sławno–Darłowo podaje 15 listopada 1878 roku.

kolejową Darłowo–Sławno–Korzybie przedłużono (w latach 1882–1884) z Korzybia do Bytowa. Oddano ją do użytkowania 15 sierpnia 1884 roku. Nie można wykluczyć, że w genezie i finalizacji tej kolei miał swój udział kanclerz (premier) rządu prusko-niemieckiego książę Otto von Bismarck (Reich 1979: 362)²⁶.

Wymienione inwestycje komunikacji kolejowej, istniejące od przełomu lat 70. i 80. XIX wieku, przesądziły w nieodległej przyszłości o randze i znaczeniu Sławna jako podregionalnego centrum komunikacyjno-transportowo-handlowego, ukierunkowanego także na pośrednią obsługę portu darłowskiego. Poświadczyły to pierwsze poważniejsze prace modernizacyjne, rozbudowa już istniejących oraz budowa nowych obiektów na miejscowym dworcu, podjęte właśnie w 1878 roku, gdy uruchomiono kolej Darłowo–Sławno i dalej do Korzybia²⁷.

Gospodarczo-kupieckie sfery Darłowa (mimo wszystko) w kolejnych latach podejmowały usilne starania o pozyskanie kredytów państwowych na rozbudowę innych własnych, lokalnych połączeń kolejowych ze swoim portem, który w końcu XIX wieku zaczął tracić swą atrakcyjność przeładunkową na korzyść lepiej doinwestowanych Kołobrzegu i Ustki. W pierwszych latach XX wieku odnotowano lepszą koniunkturę wskutek zwiększającego się pośrednictwa Darłowa/Darłówka w dostawach kamienia budowlanego (głównie dla Koszalina) z Bornholmu i importowanego drewna dębowego dla fabryk zapalek w Sianowie²⁸.

Początkowo (1878/1879) na trasie kolei Sławno–Darłowo istniały przystanki w Boleszewie, Jarosławiu i Sińczycy. Później przystanek Jarosław przesunięto o 2,5 km bliżej Darłowa i nazywano go Nowym Jarosławiem. Ponadto utworzono dodatkowe miejsce przystankowe (Haltepunkt) koło leśniczówki Darłowo, niewiele ponad 3 km na południe od dworca końcowego w tym mieście (Vollack 1986: 271).

Według oficjalnego komunikatu (Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku) wiadomo, że – zgodnie z nowym rozkładem jazdy – od

²⁶ Budowę kolei Korzybie–Bytów premier Otton von Bismarck interesował się jako właściciel także (poza Warcinem) majątku Barnowiec. Ponadto było to dokonanie korzystne dla eksploatacji państwowych lasów w Borzytuchomiu (Vollack 1986: 271). Bismarck dysponował wtedy formalną i realną siłą oddziaływania również w tym zakresie, gdyż od września 1880 do stycznia 1890 roku (jako premier i minister spraw zagranicznych) piastował też urząd ministra handlu, przemysłu i robót publicznych (Ihnatowicz, Biernat 2003: 547, 551).

²⁷ Bliżej o tym: Sch.K. 1878, Nr 26, 28, 50, 53, 57, 60. Między innymi rozbudowa głównego budynku stacyjnego, wzniesienie lokomotywni, magazynu towarowego, dodatkowe prace niwelacyjne.

²⁸ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: APKosz.), Zespół: Rejencja koszalińska (Reg.K.), Akcesja (Acc.), 16/44, Nr 35, f. 297v. (rok 1901).

1 lipca 1899 roku trasę Sławno–Darłowo (i Darłowo–Sławno), liczącą 19 km, pociąg osobowy pokonywał w ciągu 35 min, a ze Sławna do Korzybia – 27 min²⁹.

W Prusach do przełomu roku 1885 i 1886 wszystkie szlaki kolejowe zaliczane do głównych, ogółem 21 240 km, a także nieco ponad 3505 km kolei drugorzędnych (Nebenbahnen) przeszły pod zarząd państwowy. W 1890/1891 roku długość państwowych linii kolejowych w Prusach wyniosła blisko 25 tys. km, w tym prawie 17 700 km stanowiły koleje główne, a 3540 km zaliczane do drugorzędnych (Dix 1901: 9).

* * *

Wstępny zarys projektu, z 1900 roku, budowy tak zwanej kolei powiatowej ze Sławna do Ustki spotkał się od razu z wyraźnym sprzeciwem reprezentantów Darłowa zasiadających w sejmiku powiatowym (Rosenow 1939: 45). Przeważyły jednak interesy pierwszej kurii w sejmiku, a więc właścicieli wielkich majątków ziemskich, zwłaszcza z północno-wschodniego obszaru powiatu sławieńskiego, wykazujące wyraźny wzrost eksportowego potencjału wytwórczego (spirytus, ziemniaki, zboże) (Lindmajer 1994: 220). Dla Darłowa skończyło się tylko obietnicą wybudowania od tego miasta odrębnej kolei do Sianowa (Skibna), której projekt pojawił się w 1904 roku³⁰.

Celem urzeczywistnienia planów nowej kolei ze Sławna do Ustki przeznaczono pieniądze objęte gwarancją rządową, co pozwoliło zrezygnować z budowy wąskotorowej kolei powiatowej do Ustki przez Postomino na rzecz bocznej kolei normalnotorowej pod zarządem państwowym. Prace projektowe rozpoczęto w 1905 roku³¹. Zostały one przyspieszone od połowy sierpnia 1907 roku po wizycie w Ustce naczelnego prezydenta prowincji Helmutha barona von Maltzahn-Gültz³² i zlustrowaniu w terenie fragmentu wytyczonej trasy. Właściwy cykl budowy tej kolei trwał od końca 1909 roku. Oficjalne jej otwarcie nastąpiło 18 sierpnia 1911 roku (Vollack 1986: 272; Rosenow 1939: 45)³³. Przy budowie wspomnianej ko-

²⁹ Sch.K. 1899, Nr 51 (s. 250). Taki sam czas przejazdu pociągu Darłowo–Sławno w 1914 roku; np. w 1938 roku został skrócony o kilka minut (Vollack 1986: 271).

³⁰ Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp in Pommern. Jahres-Bericht für das Jahr 1904–1905, s. 136–139; APSzcz., NPPP, Nr 2125: Rügenwalde, den 23. Jan. 1908.

³¹ Sch.K. 1905, Nr 43; Amtsblatt 1905, Nr 23, s. 135. Por. w tej sprawie pismo dyrekcji kolei w Gdańsku do naczelnego prezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie o poparcie w Berlinie inicjatywy tej budowy. APSzcz., NPPP, Nr 2125: Danzig, den 30. August 1905.

³² „Zeitung für Hinterpommern”, 14.08.1907 (Nr 189); Ihnatowicz, Biernat 2003: 552.

³³ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 27: Köslin, den 26. Febr. 1910; 23. Febr. 1911; Nr 32, f. 263v; APSzcz. (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 12, f. 378; vol. 13, f. 65, 93v; Sch.K. 1911, Nr 87.

lei zatrudniano także zagranicznych robotników sezonowych, głównie Polaków z zaboru rosyjskiego, niekiedy Ukraińców z Galicji (zabór austriacki); na przykład w 1910 roku robotników zagranicznych było 187, w 1911 – 120 (Drewniak 1961: 370, przyp. 97)³⁴. Linie tę o łącznej długości 36,3 km (w granicach powiatu sławieńskiego 23,3 km) wytyczono po trasie ze Sławna przez: Radosław, Staniewice, Postomino, Złakowo, Gołęcino/Zaleskie, Duninowo, Ustkę Leśniczówkę do Ustki (Vollack 1986: 272)³⁵. Dla Darłowa inwestycja ta nie przyniosła żadnych bezpośrednich korzyści, dlatego miasto starało się (rok 1908) uzyskać – z uwzględnieniem celów gospodarczych – przynajmniej dodatkowe odgałęzienie kolejowe w Postominie³⁶. Największe obawy przejawiała korporacja kupców w Darłowie upatrujących w budowie kolei Sławno–Ustka „znaczej szkody” dla własnej działalności ekonomicznej po uruchomieniu kolei Sławno–Ustka. W piśmie z początku 1908 roku do pruskiego ministra handlu, przemysłu i robót publicznych³⁷ uskarżano się na brak poparcia ze strony czynników rządowych dla planów ożywienia gospodarczych możliwości Darłowa. Wskazywano, że nie przyjęto założeń i pominięto wdrożenie budowy kolei z Darłowa do Koszalina (do stacji Skibno), a planowane połączenie kolejowe Darłowa z Ustką „odrzucono od ręki”. Teraz zaś brak przychylności, aby przynajmniej poprowadzić krótką trasę kolejową z Postomina (ewentualnie z Pieńkowa) do Darłowa i tym samym objąć bezpośrednim zasięgiem transportu kolejowego dobrze prosperujące wsie dawnego Amtu darłowskiego w północno-zachodnim regionie powiatu³⁸.

* * *

Od wiosny 1899 roku rozpoczęły się prace przy budowie normalnotorowej państwowej kolei regionalnej z Bobolic do Polanowa. Zatrudnieni przy niej byli też (np. w 1902 roku) polscy robotnicy sezonowi z zaboru rosyjskiego (z Królestwa) i to za oficjalnym zezwoleniem niemieckiego (pruskiego) ministerstwa spraw wewnętrznych. Otwarcie tego odcinka kolejowej trasy nastąpiło 15 lipca 1903 roku³⁹. Z innych ustaleń oraz za-

³⁴ Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1910, s. 3; 1911, s. 22.

³⁵ Sch.K. 1911, Nr 87. Pociągi pasażerskie kursowały wtedy cztery razy w ciągu doby w obie strony, a czas przejazdu to godzina i 20 min.

³⁶ Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp in Pommern. Jahres-Bericht für das Jahr 1908/1909, s. 172.

³⁷ Był nim od 19 października 1905 do 14 lipca 1909 roku Klemens Delbrück (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

³⁸ APSzcz., NPPP. Nr 2125; Rügenwalde, den 23. Jan. 1908.

³⁹ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 199–199v; Amtsblatt 1903, Nr 27, s. 159 (Drewniak 1961: 369; 1959: 258; Vollack 1986: 272; Bindewald 1929: 24–25). Od 6 maja

pisów wiadomo, że „kolejowa linia normalnotorowa połączyła Polanów z Bobolicami” w 1905 roku (Pencarski 2003: 103, 106). W 1903 roku do Bobolic i Polanowa dotarła kolej prowadząca od Grzmiącej (Vollack 1986: 272), czyli umożliwiającą najkrótszym połączeniem powiązanie z dalekobieżną koleją Kołobrzeg–Białogard–Szczecinek–Piła–Poznań.

* * *

W zarysowanych projektach inwestycji kolei wąskotorowych z 1893 roku obejmujących terytoria powiatów boboliczkiego, koszalińskiego i sławieńskiego, na ten ostatni (sławieński) miała przypaść największa kwota gwarantowanych przez prusko-niemieckie państwo dotacji w wysokości nieco ponad 1,8 mln marek z przeznaczeniem na pokrycie kosztów wąskotorówek w tym powiecie o łącznej długości 71 km⁴⁰. Sejmik powiatu sławieńskiego w 1894 roku przyjął pierwszy projekt kosztorysu budowy kolei wąskotorowej łączącej południowy obszar powiatu (region Polanowa) z pomorską magistralą w Sławnie, ułatwiającą też dostęp do portu w Darłowie⁴¹.

Zakładano wówczas (1894–1896), że powstanie kolej wąskotorowa ze Sławna przez Polanów do Bobolic o długości 69,5 km⁴². Końcowe rozstrzygnięcie projektowe było odmienne. Na odcinku Bobolice–Polanów została bowiem wybudowana (por. wyżej) państwowa „boczna” kolej normalnotorowa – poczynając od 1899 roku z natężeniem podstawowych prac w latach 1902–1903⁴³.

Ostatecznie dopracowany plan wąskotorówki Sławno–Polanów zatwierdził pomorski sejm prowincjonalny w kwietniu 1896 roku. Być może tym się kierując, nieco później odpowiednią gotowość do działania wykazał sławieński wydział powiatowy (Kreisausschuss). Na posiedzeniu tego kilkusobowego gremium wykonawczego sejmiku powiatowego w październiku 1896 roku, na czele z landratem Heinrichem von Belowem, wybrano komisję z przewodniczącym Maxem Glagauem – właścicielem majątności ziemskiej w Laskach. Wówczas wytyczony został (przez tę komisję) obowiązujący przebieg wąskotorowej linii kolejowej ze Sławna

1901 do 20 marca 1905 roku pruskim ministrem spraw wewnętrznych był Hans baron von Hammerstein-Loxten (Ihnatowicz, Biernat 2003: 548).

⁴⁰ Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr vom 1. April 1894 bis Ende März 1895. Przewidywany koszt wybudowania 1 km takiej kolei miał wynieść 25 800 marek; Sch.K. 1894, Nr 27, s. 139.

⁴¹ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 32, f. 263v.

⁴² Verwaltungsbericht 1894/1895; Sch.K. 1896, Nr 53.

⁴³ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 199–199v; tamże, Nr 35, f. 415; Amtsblatt 1903, Nr 27, s. 159.

do Polanowa, a następnie dalej do Żydowa i Gologóry (Pencarski 2003: 102). Zapewne wynikiem postanowień tej komisji było także utworzenie w Sławnie przedsiębiorstwa/towarzystwa kolei wąskotorowej z ograniczoną odpowiedzialnością („Schlawer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkte Haftung”), dla którego zasadniczą podstawę prawną działania stanowiła ustawa o kolejach wąskotorowych z 28 lipca 1892 roku oraz stosowne zezwolenie (Genehmigungs-Urkunde für die Abzweigung von Jatzingen nach Netzlauff) z 11 grudnia 1896 roku, obwieszczone przez prezydenta rejencji koszalińskiej barona von der Recka⁴⁴.

Kolej wąskotorowa Sławno–Polanów–Żydowo liczyła 52,3 km (1914 rok) i prowadziła (omijając Krag) (Meissner 1986; Pencarski 2003: 102) od przystanku dworcowego kolei wąskotorowej w Sławnie przez: Pomółowo, Ugacie, Kosierzewo, Ostrowiec, Podgórkę, Żegocino, Święcianowo, Sulechówko, Lejkowo, Borkowo, Laski, Domachowo, Bukowo Sławieńskie, Świerczynę, Jacinki, Polanów-Dworzec, Polanów-Dworzec Kolei Wąskotorowej, Wietrzno, Chocimino, Żydowo⁴⁵. Oferty zgłoszeń przez firmy chęci prowadzenia terenowych robót ziemnych związanych z wąskotorówką otwarto w Sławnie 18 listopada 1896 roku⁴⁶. Zatwierdzenia dokumentu o przepisach, warunkach budowy i eksploatacji wspomnianej kolei dokonał prezydent rejencji koszalińskiej pod datą 11 grudnia 1896 roku⁴⁷. Trasa wąskotorówki o rozstawie szyn 750 mm prowadziła ze Sławna przez: Pomółowo, Kosierzewo, Ostrowiec, Lejkowo i Jacinki, gdzie wykonano odgałęzienie do Naclawia, Polanowa, a stąd dalej do Żydowa, następnie zaś do Gologóry. Dotacja rządowa wyniosła ponad 1,1 mln marek. Już 21 grudnia 1897 roku oddano do eksploatacji podstawowy odcinek Sławno–Jacinki–Polanów (Ryc. 4)⁴⁸, 29 maja 1898 roku zaś trasę Polanów–Żydowo–Gologóra (13,8 km), a następnie odgałęzienie Jacinki–Naclaw (6,7 km) oraz 1 listopada 1898 roku połączenie Naclawia z Koszalinem (przez Manowo). Ogólna długość wąskotorowej siatki kolei w obrębie powiatu sławieńskiego wynosiła 63,6 km⁴⁹.

⁴⁴ Pełny tekst tego zezwolenia: Amtsblatt 1896, Nr 51, s. 348–350 (tamże data ustawy – 28.07.1892 rok); też Pencarski (2003: 102–103). Pencarski (2003: 103) również więcej o ustanowionych normatywach z lat 1892–1909 (1–4). Jako datę ustawy podaje 28 czerwca (a nie 28 lipca) 1892 roku. Podobna data dzienna w Vollack (1986: 272).

⁴⁵ Sch.K. 1914, Nr 33.

⁴⁶ Sch.K. 1896, Nr 93.

⁴⁷ Genehmigungs-Urkunde für die Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow–Breitenberg mit Abzweigung von Jatzingen nach Jatzlauff, Amtsblatt 1896, Nr 51, s. 348–350.

⁴⁸ Program uroczystości otwarcia por. Sch.K. 1897, Nr 107 (Ryc. 4); APSzcz., (stara sygn.) Rep. 65b, Acc. 16/44, Nr 34, f. 39v.

⁴⁹ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 39v, 86v, 123v; Stoebbe 1898: 128; Verwaltungsbericht 1898–1899: 11; Reich 1979: 365.

Schlauer Kreisblatt

(Extra-Blatt.)



Verlag: Schlauer und Pöschel, Schlau.

Verlag: Schlauer und Pöschel, Schlau.

Sanitätsrat: Schlauer

Jahrgang

Nr. 106.

Schlau, den 11. Dezember.

1897.

Ämtliche Verordnungen und Bekanntmachungen.

An 21. Dezember d. J. findet die Eröffnungsfeier für die Kleinbahn Schlau-Pollnow statt.

Abfahrt mit der neuen Kleinbahn vom Kleinbahnhof Schlau Morgens 9 Uhr.

Ankunft in Pollnow 11^{1/2} Uhr.

Einfaches Frühstück dorthin auf dem Kleinbahnhof.

Wiederabreise in Schlau um 3 Uhr Nachmittags.

Mittagessen in Schlau (Hotel Prahlow) um 5 Uhr zum Preise von 10 M für das Gedel einschließlich Wein. (Keine Tischrede außer dem Toast auf Se. Majestät.)

Zur Betheiligung an diesen Feierlichkeiten wird Jedermann aus Stadt und Land, der sich für die Kleinbahnnunehmen interessiert, hierdurch ganz ergebenst aufgefordert.

Anmeldungen zu vorgedachter Probefahrt, ebenso wie zu dem hier stattfindenden Festessen werden bis **spätestens Sonnabend den 18. d. Mts.** unter Einleitung von 10 M (Gedepreis für das Festessen) an das hiesige **Kreisaußerschreibbureau** erbeten.

Die Ankünder der Kleinbahn, die unterwegs in den Festzug einzusteigen wünschen, werden ersucht, von Haltestellen aus dem Lokomotivführer ein Zeichen zum Anhalten zu geben.

Schlau, den 10. Dezember 1897.

Namens der Kleinbahn-Verwaltungskommission.

v. Below, Landrath.

Ryc. 4. Ogłoszenie o uroczystości z okazji otwarcia kolei wąskotorowej Sławno–Polanów 21.12.1897 r. (źródło: „Schlauer Kreisblatt (Extra-Blatt)” z 11.12.1897 r., Nr 106)

W 1904 roku niepotrzebny już w Polanowie obiekt lokomotywowni został rozebrany i przeniesiony do Sławna celem powiększenia istniejących urządzeń warsztatowych na terenie dworca kolejki wąskotorowej⁵⁰. Do nowych zaplanowanych dokonań na trasie powiatowej kolei wąskotorowej zalicza się wybudowanie wiosną 1907 roku dodatkowego (bocznego) toru mającego ułatwić transport drewna z okolicznych lasów (Wusterwitzer Walde)⁵¹.

Od 1 marca 1904 roku dziennie kursowały po dwa składy pociągów w obie strony. W zależności od typu wagonów i przewożonych towarów czas przejazdu wynosił od 2,35 godz. do 2,52 godz., z Polanowa do Sławna od 2,40 godz. do 2,50 godziny⁵². Przejazd ze Sławna do Polanowa w latach

⁵⁰ Demontaż lokomotywowni w Polanowie był także spowodowany wybudowaniem nowej takiej nieruchomości oraz noclegowni dla drużyn konduktorskich i kolejarskich w Żydowie. To usprawniło połączenie między Polanowem a Żydowem (Verwaltungsbericht 1904: 17–18).

⁵¹ Verwaltungsbericht 1907: 5.

⁵² Verwaltungsbericht 1904: 17.

1914 i 1915 średnio trwał 2 godz. i 35 min. Według rozkładu jazdy z 1 sierpnia 1915 roku wąskotorówka przemierzała dystans ze Sławna do Polanowa w 2 godz. i 52 min (przykładowo od godziny 3:30 do godziny 6:22 rano), z Polanowa do Sławna w 2 godz. i 50 min, z Polanowa do Żydowa (1915 rok) w ciągu 27 min, a z Żydowa do Polanowa w 22 min⁵³. Od 1 czerwca 1917 roku między Sławnem, Polanowem i Żydowem kursowały w obie strony po dwa pociągi wąskotorowe z wagonami pasażerskimi oraz towarowymi; dwa składy od 7:55 rano ze Sławna, a od 13:00 z Żydowa tylko w środy, soboty i niedziele. W Polanowie przewidziano godzinne postoje dla pociągu ze Sławna do Żydowa (10:30–11:30) oraz z Żydowa do Sławna (5:25–6:25)⁵⁴.

Na trasie Sławno–Polanów–Żydowo w 1901 roku przewieziono 42,8 tys. pasażerów, w roku 1905 – 44,5 tys., w 1911 – blisko 59 tys., w 1912 – 61,5 tys., w 1913 – 61,6 tys.⁵⁵.

Pomimo tych przeciwności w 1902 roku rozważano (po raz pierwszy) projekt przebudowy wąskotorówki Sławno–Polanów na kolej normalnotorową. W znacznym zakresie takie plany były zapewne następstwem coraz słabszych wyników finansowych uzyskiwanych z przewozu tą linią wąskotorową towarów masowych, które szybko ulegały redukcji już w pierwszych latach po jej uruchomieniu. Poplecznicy oraz inicjatorzy budowy kolei wąskotorowej Sławno–Polanów–Żydowo dostrzegali znaczenie gospodarcze tego szlaku dla pobudzenia lokalnego przemysłu, w tym wydobywczego. Miał się on stać ważnym środkiem dyslokacji produktów z nowej gorzelnii w Borkowie, dla będących w budowie (1897–1898) dużych cegielni w Polanowie i Naclawiu, dla posiadaczy składów kamieni oraz żwiru w Gologórze, a także w Borkowie czy właścicieli kompleksów leśnych położonych w pobliżu linii wąskotorówki. Tak swoiście rozumiane potrzeby oraz podkreślana koniunktura transportowa szybko minęły. Już w roku gospodarczym 1901–1902 zmalały przewozy prostych towarów masowych w następstwie zakończenia kolejnego etapu rozbudowy portu w Ustce (wiosna 1901 roku), z czym wiązano wyraźną redukcję dostaw do tego portu kamienia budowlanego oraz żwiru z południowych rejonów powiatu sławieńskiego⁵⁶.

W 1906 roku przyjęto wniosek o budowie nowej linii kolejowej Korzybie–Polanów (Reich 1979: 365) przez Podgóry, a nie przez Krag, jak zakładano. Koncepcja ta była dopracowywana wraz z wykupem ziemi pod

⁵³ Sch.K. 1914, Nr 33; Amtsblatt 1915, Stück 31, s. 270.

⁵⁴ Amtsblatt 1917, Nr 21, s. 118.

⁵⁵ Verwaltungsbericht 1901: 16; 1905: 18; 1912: 8; 1913: 7.

⁵⁶ Verwaltungsbericht 1900/1901: 18–19.

tę inwestycję komunikacyjną w latach 1908–1910⁵⁷. Budowę właściwej kolei Korzybie–Polanów (34 km), forsowanej przez Dyрекcję Regionalną Kolei w Gdańsku i przez landraturę w Sławnie, rozpoczęto w 1912 roku, a zakończono po I wojnie światowej (rok 1921)⁵⁸.

Pomimo takich gospodarczych symptomów regresywnych w 1901 roku wpływy z przewozu towarowego koleją wąskotorową Sławno–Polanów (Polanów–Sławno) wynosiły jeszcze 61,5 tys. marek⁵⁹. O nierównomiernych, niekiedy wręcz zanikających, przewozach towarowych w Sławnie i Polanowie (1901–1912) z wykorzystaniem tejże kolei świadczą dane zawarte w Tabeli 1.

Tabela 1. Przewozy towarowe koleją wąskotorową w Sławnie i Polanowie w latach 1902–1912

Rok	Przewozy towarowe [t]	
	Sławno	Polanów (na trasie do Sławna)
1902	19 251,0	4 112,0
1903	17 807,3	1 354,6
1904	37 803,3	2 609,7
1905	43 725,2	2 993,6
1906	22 046,3	4 546,5
1907	32 187,2	4 706,3
1908	35 805,5	4 926,0
1909	37 639,4	1 300,0
1910	72 553,0	850,0
1911	45 838,0	7 364,0
1912	37 063,0	1 097,0

Źródło: Verwaltungsbericht 1904: 18; 1905: 19; 1907: 5; 1908: 22; 1910: 9; 1911: 9; 1913: 7.

Jeszcze przed wybuchem wojny w 1914 roku starania (ostatecznie nieskuteczne) o uzyskanie odpowiednich środków finansowych na wspomnianą przebudowę wąskotorówki Sławno–Polanów czyniła sławieńska landratura (Pencarski 2003: 108)⁶⁰.

⁵⁷ Handelskammer 1908/1909, s. 172; Amtsblatt 1910, Nr 11, s. 56 (także: Pencarski 2003: 105).

⁵⁸ APSzcz., (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 12, f. 249; też: Vollack (1986: 272) i Pencarski (2003: 105, 108).

⁵⁹ Verwaltungsbericht 1901: 16.

⁶⁰ W przedkładanej przez landraturę koncepcji modernizacji i przebudowy kolei wąskotorowej na normalnotorową – tylko na trasie ze Sławna do Polanowa – zakładano „likwidację odcinka Sławno–Kosierzewo na rzecz budowy odcinka Sławno–Ugacie”. Pełna, z trudem forsowana finalizacja takich założeń projektowych nastąpiła, ale dopiero w latach 1925–1934 (Pencarski 2003: 108–115).

Dworzec kolejowy w Sławnie został znacznie przebudowany, rozbudowany i zmodernizowany z uwzględnieniem aktualnego, jak również postępującego oraz przewidywanego na miejscu wzrostu ruchu towarowego (por. Tab. 1) i pasażerskiego (przykłady niżej). Teren dworca poszerzono, wybudowano trzy unowocześnione perony połączone przejściem podziemnym, zwiększono liczbę torów do przyjmowania oraz rozrządu przeładowywanych towarów, wzniesiono nowe wiadukty nad szosami koszalińską i polanowską⁶¹. Prace zakończono w 1912 roku przy zatrudnieniu także sezonowych robotników ukraińskich (Drewniak 1959: 260).

Ruch pasażerski notowany na dworcu sławieńskim (wliczając oddział przewozów wąskotorowych) wyraźnie i szybko wzrastał – z prawie 82 tys. osób w roku statystycznym 1900/1901 oraz 128,3 tys. w 1910/1911 do nieco ponad 167 tys. w 1913/1914⁶².

Z chwilą ostatecznych przygotowań do wypowiedzenia wojny przez Niemcy w 1914 roku wybitnie lokalna linia kolei wąskotorowej Sławno–Polanów nie miała znaczenia z punktu widzenia przedsięwzięć i potrzeb logistyki wojskowej. Tym zadaniom w owym czasie miały sprostać zmilitaryzowane normalnotorowe linie kolejowe (Militär-Lokalzüge) z rejonu Sławna oraz pozostałych terenów wschodnich rejencji koszalińskiej. Oto niektóre z nich, nadzorowane przez Królewsko-Pruską Komendę Okręgową w Sławnie (König. Preuss. Bezirkskommando Schlawe): (1) Koszalin–Sławno–Słupsk–Gdańsk, (2) Szczecinek–Korzybie–Słupsk, (3) Ustka–Sławno, (4) Darłowo–Sławno–Korzybie–Bytów–Kościerzyna–Gdańsk, (5) Miastko–Bytów, (6) Bytów–Lębork⁶³.

Przed I wojną światową (1914–1918) Sławno uzyskało rangę liczącego się podregionalnego węzła komunikacyjnego między Koszalinem a Słupskiem. Zbiegało się tutaj lub brało swój początek kilka lokalnych linii kolejowych. Były one jednym z najistotniejszych czynników pobudzania – aktywizacji ekonomiczno-wytwórczej na tych w większości rolniczych obszarach i w tej części Pomorza Zachodniego⁶⁴. Wyróżniały się one coraz lepszą dochodowością oraz podażą towarowo-eksportową na chłonny wewnętrzny rynek ogólnoniemiecki, zwłaszcza do wielkich skupisk ludnościowych (np. Berlin), a także innych centrów miejsko-przemysłowych (Zagłębie Ruhry).

⁶¹ Sch.K. 1909, Nr 73; Sch.K. 1910, Nr 38.

⁶² „Ostpommersche Wirtschaft” 1924, Nr 3, s. 36; 1926, Nr 41; też Vollack (1986: 272).

⁶³ Sch.K. 1914, Nr 70 (z 1.08.1914 r.).

⁶⁴ Chodzi zwłaszcza o gminy wiejskie i obszary dworskie w północnym rejonie powiatu sławieńskiego, gdzie były wyższej jakości gleby uprawne oraz rozwinęła się jakościowo wydajniejsza kultura rolna.

Bibliografia

Rękopiśmienne źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Koszalinie

Zespół: Regierung Köslin (Rejencja koszalińska).

Akcesja 16/44 Nr 27, 32, 34, 35.

Archiwum Państwowe w Szczecinie

Zespół: Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej Nr 2074, 2075, 2125.

Stara sygnatura: Rep. 60, Akcesja 7/31, Nr 1572, vol. 12, 13.

Prasa (urzędowa) i dodatki do gazet codziennych

„Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Cöslin” 1859, Nr 23; 1896, Nr 51; 1903, Nr 27; 1905, Nr 23; 1910, Nr 11; 1915, Nr 31m.

„Belgarder Zeitung” 1929. 50. Jubiläums-Ausgabe.

„Schlawer Kreisblatt” 1870, Nr 21; 1878, Nr 26, 28, 50, 53, 57, 60; 1894, Nr 27; 1896, Nr 53, 93; 1897, Nr 106 (Extra-Blatt), 107; 1905, Nr 43; 1909, Nr 73; 1910, Nr 38; 1911, Nr 87.

„Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).

„Zeitung für Hinterpommern” 1907, Nr 189.

Źródła drukowane

Album der Cöslin-Danziger Eisenbahn, erbaut 1868–1870, Stettin [brw.]. Lith. H. Ruprecht.

Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn [Berlin, brw.]. Lith. Anst v. W. Loeillot.

[1858] Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858]. Druck von Groening in Danzig.

Genehmigungs-Urkunde für die Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow–Breitenberg mit Abzweigung von Jatzingen nach Natzlaff, „Amtsblatt” 1896, Nr 51.

Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp in Pommern. Jahres-Bericht für das Jahr 1904–1905, 1908/1909.

Ostpommersche Wirtschaft 1924, Nr 3; 1926, Nr 3.

[1858] Überschlag der Kosten für den Bau und die Ausrüstung einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin, den 7. Juli 1858]. Druck von E. Groening in Danzig.

Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1894–1895, 1898–1899, 1904, 1905, 1910–1913.

Opracowania

BINDEWALD [?] 1929. Die Eisenbahnen Pommerns. Weitere Entwicklung der Verkehrsmittel, *Pommern Jahrbuch* 4: 21–31.

DIX A. 1901. Die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse in den Ostprovinzen, *Mitteilungen des Verbandes Ostdeutscher Industrieller* 1.

DREWNIAK B. 1959. *Robotnicy sezonowi na Pomorzu Zachodnim 1890–1918*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.

DREWNIAK B. 1961. Polscy robotnicy sezonowi na Pomorzu Zachodnim w latach 1890–1918, [w:] *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 3: *Pomorze na progu dziejów najnowszych*, T. Cieślak, G. Labuda, S. Hoszowski (red.), Warszawa: Książka i Wiedza, 334–384.

- ENGELMANN B. 1984. *Prusy. Kraj nieograniczonych możliwości*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- IHNATOWICZ I., BIERNAT A. 2003. *Vademecum do badań nad historią XIX i XX wieku* (wyd. 2.), Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- KLENZ C. 1929. Aus der Geschichte Belgards, *Belgarder Zeitung*. 50. Jubileums-Ausgabe.
- LINDMAJER J. 1981. *Przemiany gospodarcze na terenie rejencji koszalińskiej w latach 1850–1914*, Koszalin–Słupsk: Polskie Towarzystwo Historyczne.
- LINDMAJER J. 1994. Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej 1806–1918, [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Słupsk: Urząd Miejski w Sławnie, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku – Instytut Historii, 193–256.
- LINDMAJER J. 1998. Kupiectwo i administracja prowincjonalna Pomorza Zachodniego a plany budowy kolei między Kołobrzegiem i Gdańskiem w latach 1850–1875, *Przeгляд Zachodniopomorski* 13(4): 111–135.
- MEISSNER H. 1986. Die Schlauer Kleinbahn, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommerches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 274–277.
- PENCARSKI K. 2023. Przyczyny, koncepcje i przebudowa linii kolei wąskotorowej Sławno–Polanów–Żydowo na odcinku Sławno–Polanów na linię normalnotorową w latach 1925–1934, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. XV: *Historia i ... historie z ziemi sławieńskiej*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno–Darłowo: Fundacja „Dziedzictwo”, 101–141.
- REICH H. 1979. Eisenbahnwesen, [w:] *Der Kreis Rummelsburg. Ein Heimatbuch. Neu herausgegeben*, Bd. 1, H.U. Kuchenbäcker (Hrsg.), Hamburg: Pommerscher Buchverstand, 419–426.
- ROSENOW K. 1939. *Geschichte der Rügenwalder Handels* [Rügenwalde]: [Korporation d. Kaufmannschaft].
- STĘPIŃSKI W. 1989. *Własność junkierska na Pomorzu Zachodnim w latach 1807–1914*, t. I, Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe.
- STOEBBE A. 1898. *Chronik der Stadtgemeinde Schlawe i. Pom.*, Schlawe: Druck von H. Moldenhauer & Sohn.
- VOLLACK M. 1986. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommerches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 261–273.
- WŁODARCZYK E. 1987. *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808–1914*, Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.

Bemerkungen zu der Geschichte des Eisenbahnwesens auf der Schlauer Erde bis Ende des Krieges 1914–1918

Zusammenfassung

Das einleitende Fragment betrifft die Geschichte der Entstehung der ersten Eisenbahn in Preußen ab Ende der 30er Jahre des 19. Jh., das weitere Material den Anfang der Arbeit der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft im

Jahre 1846 von Stettin erst nach Stargard, weiter nach Posen 1848. Vorgestellt wurde auch grundlegende Aufzeichnungen von der Fortsetzung der Arbeit der Pommerschen Eisenbahngesellschaft in Köslin zusammen und die wichtige Nebenlinie von Belgard nach Kolberg.

Weitere Informationen betreffen auftretende Streitfragen bei der Wahl anderer Linien der Hinterpommerschen Bahn von Köslin über Schlawe, Stolp bis Danzig (vorgesehen nach Königsberg). Hervorgehoben wurde, warum die Strecke von Köslin nach Stolp und von Danzig nach Stolp erst in den Jahren 1869–1870 gebaut wurde.

Im weiteren Text wird über die normalen Bahnlinien des Schlawer Kreises gesprochen: Neustettin–Rummelsburg–Zollbrück–Schlawe–Rügenwalde sowie Neustettin–Zollbrück–Stolp–Stolpmünde (erst 1878 gebaut). Es folgt eine kurze Charakteristik der Bahn Rügenwalde–Schlawe (19 km).

Die oben genannten Bahnanlagen nach oder über Schlawe bildeten im Kreis schon in den 80er Jahren des 20. Jh. ein lokales Zentrum des Eisenbahntransports und Handels. Diese Rolle des Zentrums entwickelte sich weiter in den nächsten Jahren durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes von Schlawe nach Stolpmünde (1900).

Der letzte Teil behandelt das Thema-Schmalspurbahn, Bau und Nutzung in den ersten Jahren im Kreis Schlawe nach dem Projekt von 1893. Der Abstand der Schienen der Schmalspurbahn betrug 750 mm. Die Strecke verband Schlawe mit dem Süden – den Nachbarkreisen, vor allem dem Zollbrücker.

Upamiętniając Pomorze, uwiecznili siebie – dwaj pomorscy artyści Rudolf Hardow i Otto Kuske

EWA GWIAZDOWSKA (SZCZECIN)

Wprowadzenie

Rudolf Hardow (1878–1946) i Otto Kuske (1886–1945) należeli do artystów, którzy systematycznie dokumentowali krajobraz kulturowy i naturalny środkowego Pomorza w pierwszej połowie XX wieku. Każdemu z nich poświęcono w ostatnich latach osobną wystawę wraz z katalogiem, przy opracowaniu których wykorzystano źródła i publikacje (przewodniki, katalogi, artykuły, omówienia) pochodzące z czasów sprzed 1945 roku, jak i wydawane współcześnie. Obie monograficzne wystawy zostały zorganizowane przez Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku, Oddział Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach, które realizuje projekty służące dokumentowaniu nie tylko kultury, ale i sztuki regionu (Selheim, Włodarska 2006; Schwamborn, Tkacz-Laskowska 2010). Ich twórczość przedstawiono także w elegancko wydanych albumach (Winter, Storm-Rusche 2007; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008). Obaj artyści zostali współbohaterami publikacji katalogowej podsumowującej dorobek cyklu wystaw, na których w Klukach zaprezentowano dzieła wielu pomorskich malarzy i grafików czynnych w pierwszej połowie minionego stulecia (Tkacz-Laskowska i in. 2013). Życie i twórczość obu przybliżyła Edda Gutsche w pierwszym tomie leksykonu artystów pomorskich pierwszej połowy XX wieku, zaopatrując noty w obszerny zestaw ilustracji (Gutsche 2010: 43–51, 76–87). Otto Kuske wymieniony jest ponadto w artykułach o ikonografii gmin wiejskich ziemi sławieńskiej (Gwiazdowska 2004, 2007, 2009) oraz w artykule omawiającym artystyczne widoki Darłowa (Kontowski 2019). Jednak chciałabym jeszcze raz przybliżyć sylwetki

i twórczość obu twórców, uwzględniając nowe materiały, tym razem w ramach serii publikacji podejmujących tematykę z dziedziny historii i kultury ziemi sławieńskiej. Wszak okazali się dla niej tak ważni.

1. Rudolf Hardow

Starszy z artystów Rudolf Hardow, pedagog, rysownik dokumentalista, ilustrator, projektant, a także konserwator, nie pochodził z Pomorza, ale, jak pisze Gabriela Włodarska, „w słupskich stronach odnalazł nowe miejsce pod słońcem” (Selheim, Włodarska 2006: 3). Jego ojczyzną była rolnicza Meklemburgia. Urodził się 9 lutego 1878 roku w założonej w średniowieczu klasztornej wsi Lübbersdorf na Pojezierzu Sternberg (Sterberger Seenplatte), w otoczeniu polodowcowego, pofalowanego pejzażu lasów i jezior, stosunkowo niedaleko portowego miasta Wismar. Jego ojciec Johann Hardow, potomek średniowiecznego, miejscowego rodu był rolnikiem, wieczystym dzierżawcą; matka Johanna pochodziła ze starej rodziny Grohnwald w Neugarten. Rodzice zadbali o wykształcenie syna. Po ukończeniu ośmioklasowej szkoły powszechnej przez dwa lata kształcił się dodatkowo u prywatnego nauczyciela. Dzięki niemu w 1894 roku rozpoczął naukę w szkole przygotowawczej do zawodu pedagoga, a następnie uczył się w Seminarium Nauczycielskim w Mirow w księstwie Mecklenburg-Strelitz. Studia zakończył egzaminem państwowym w 1898 roku, ale dopiero w 1900 roku jest notowany jako nauczyciel w szkole dla chłopców z mieszczańskich rodzin w Neubrandenburgu, bowiem zanim otrzymał etat, odbył staż jako nauczyciel pomocniczy we wsi Schwichtenberg koło Friedlandu. W 1902 roku wstąpił w związek małżeński z Hedwig Barteld, córką Georga Bartelda, naczelnika urzędu w Mirow, którą poznał podczas studiów. Wkrótce został ojcem córki Johanny. Teściowi zawdzięczał zachętę do rozwijania swych zdolności artystycznych poprzez zdobycie akademickich uprawnień do pracy na etacie nauczyciela rysunku. Kierując się jego radą, w 1905 roku podjął studia w *Königliche Kunstschule* w Berlinie i w 1907 roku uzyskał dyplom pozwalający na nauczanie rysunku w szkołach średnich. Zapewne trudności ze znalezieniem etatu w bliższej okolicy spowodowały, że tego samego roku wyjechał na Pomorze i na wiele lat osiadł w Słupsku. Od 1 października 1907 roku do emerytury w 1937 roku uczył, z przerwami, w średniej szkole dla dziewcząt, od 1929 roku zwanej *Staatliche Lessingschule*. W międzyczasie, może ze względu na specyfikę szkoły i potrzebę uzyskania większych zarobków, otrzymał urlop na dodatkowe studia (1909–1910) w *Königliche Kunstschule* w Berlinie. Umożliwiły mu one nauczanie prac ręcznych.

W następnych latach jego rodzina powiększyła się o syna Joachima, który przyszedł na świat w 1912 roku. Kolejny syn Werner urodził się już po wojnie, w 1919 roku. Lata I wojny światowej Hardow spędził w wojsku, służąc jako oficer łącznikowy. Po powrocie pracując zawodowo, podjął działalność społeczną. W 1919 roku wraz z lekarzem Alfredem Bannierem i malarzem Willim Hardtem zorganizował w Słupsku miejski związek artystów *Städtischer Kunstverein* i został jego prezesem. Celem stowarzyszenia było jednoczenie środowiska artystycznego, promowanie i popularyzowanie jego dzieł przez coroczne organizowanie wystaw, a także dokształcanie zarówno samych artystów, jak i kształcenie estetyczne mieszkańców Słupska podczas wycieczek do pomorskich zabytków architektury oraz wykładów poświęconych sztuce i kulturze. Kilka lat później, w 1924 roku, Hardow został współzałożycielem i wiceprezesem muzeum regionalnego (*Stolper Heimatmuseum*). Udzielał się ponadto w regionalnym Towarzystwie Krajoznawczym (*Verein für Heimatkunde Hinterpommern*). Przez cały czas czynny był również twórczo oraz jako konserwator obiektów napływających do muzeum. Intensywna praca tak wyczerpała jego siły i nadwerżyła oczy, że przed ukończeniem 60 lat musiał odejść z zawodu i powrócił do Meklemburgii. Osiadł w Mirow, rodzinnym mieście żony. Po rozpoczęciu II wojny światowej powołany został do wojska i pod jej koniec, w 1945 roku, aresztowany, co przypłacił przedwczesną śmiercią 21 lutego 1946 roku.

Dzieło Rudolfa Hardowa poświęcone środkowemu Pomorzu jest obfite. Zachowane prace pochodzą z lat od 1908 do 1936 roku, a większość z nich nosi daty z drugiej i trzeciej dekady XX wieku. Tytuły i technika wykonania 14 wcześniejszych prac, głównie widoków Słupska, znane są z katalogu wystawy „Pommerscher Verein für Kunst und Kunstgewerbe” prezentowanej w szczecińskim *Stadtmuseum* w 1913 roku (Stettin 1913: 6–7). Jeśli porównać informację o zinwentaryzowaniu ośmiuset pomorskich witraży z liczbą ponad dwustu znanych, można sobie zdać sprawę, jak wiele informacji o kulturze Pomorza zostało straconych wskutek zaginięcia prac Hardowa. Artysta wykonywał bowiem też rysunki o charakterze inwentaryzatorskim. Stosował niecodzienne, starannie wybrane i przemyślane ujęcia oraz solidnie, systematycznie rysował dawną architekturę i budownictwo miejskie oraz regionalne. Mieszkając w Słupsku, lubił spacerować po ulicach ze szkicownikiem i upamiętniać motywy, które uznawał za malownicze, bądź specyficzne przejawy miejscowej kultury materialnej czy godne zachowania, bo należące do czasów przemijających i mogące wkrótce zniknąć. Rysował również motywy nowsze, które świadczyły o urbanistycznym rozwoju miasta. Spośród zabytkowej architektury ujęcia wykonane z przeciwnych stron poświęcił kościołowi klasz-

tornemu (1910, 1923; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 54, 53). Kościół Mariacki (ndat.; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 57) przedstawił jako dominujący nad dachami konturowo zaznaczonego „morza” zabudowy miejskiej (kościół zamkowy pokazał zza murów (1910; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 55), a kapliczkę św. Jerzego (1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 52) otoczoną zadbaną parkową zielenią. Kilka rozmaitych kadrów uznał za konieczne, aby odtworzyć otoczenie i oddać romantyczny urok gotyckiej Bramy Miejskiej z ozdobnym schodkowym szczytem (1921, 1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 46, 47). Jego dekoracyjność zaakcentował na akwaforcie (1926; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 49), na której góruje on nad zwartym listowiem koron drzew rosnących na plantach za murami. Niski dom o gotyckiej formie, z wysokim spadzistym dachem, stojący przy dziedzińcu zamkowym przed Bramą Młyńską ze względu na swą archaiczną formę stał się tematem osobnego rysunku (ndat.; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 48). Innym znanym zabiegiem dodającym malowniczości posłużył się w widoku ryglowej i murowanej zabudowy okolicy zamku spod ostrołukowego przejazdu Bramy Młyńskiej (1926; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 45). Malowniczość układu przestrzennego Nowej Bramy i wieży pobliskiego kościoła Mariackiego ukazał na akwaforcie (1921; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 51) przedstawiającej te budowle w perspektywie wąskiej *Hospitalstrasse* (obecnie ul. Tuwima) prowadzącej w stronę Starego Miasta. Nastrój tej kompozycji podkreśla ostre światło słoneczne rzucające ciemne cienie na jezdnię i przywołujące atmosferę gorącego dnia letniej kanikuly. Na tle zabytków gotyckich Hardow wyróżnił barokową, klasycyzującą fasadę apteki zamkowej (1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 58), natomiast neogotycki kościół ewangelicko-luterański (1923; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 56) częściowo skrył za zasłoną gałęzi rosnącego obok drzewa, aby kosztem dokładności wyglądu dodać skromnej fasadzie atrakcyjności wynikającej z położenia na uboczu w sąsiedztwie wiekowych lip. Surową, prostopadłościenną bryłę zamku zestawił z otaczającymi ją od strony zamiejskiej prostymi, geometrycznymi kształtami budowli gospodarczych. Taka kompozycja nie rościła sobie prawa do wywoływania specjalnych wrażeń estetycznych, a jedynie dokumentowała otoczenie gmachu. Oprócz bram upamiętniał inne popularne elementy systemu obronnego – zrujnowane baszty: Wieżę Korca (1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 36) ciasno obudowaną koślawymi domkami oraz Basztę Czarownic. Tę ostatnią przedstawiał od strony miasta i zza rzeki (1913, 1923; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 32, 33), przy okazji dokumentując umocnienie brzegu koryta deskami mocowanymi do pali.

Zachowane prace ze Słupska świadczą, że Hardow chętnie podejmował motywy zabudowy stojącej przy bocznych uliczkach, na obrzeżach Starego Miasta i poza średniowiecznym ośrodkiem. Fascynowały go ryglowe domy mieszkalne i gospodarcze, zarówno parterowe, jak piętrowe, które mógł zaobserwować przy *Schmiedetormauerstrasse* (1913; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 24) czy w zaułku *Marktgasse* prowadzącym z przymurnej *Holstentormauerstrasse* do rynku (1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 30). Przy tej pierwszej uliczce zaobserwował zniszczenia poczynione przez czas – plamy wilgoci na murach, odpadający tynk i przedstawił proces rozbiórki narożnego parterowego domu, który już pozbawiono dachu. Przed owym domem narysował uliczną żeliwną pompę służącą wygodnemu czerpaniu wody. Ukazał także charakterystyczne cechy piętrowego budynku stojącego obok: wykusz nad bramą wjazdową i dwa poziomy odeskowanych otworów na poddaszu przypuszczalnie związanych z funkcjonowaniem tam suszarni. Wiernie przedstawił wygląd i rozmieszczenie okien, drzwi i bram wjazdowych prowadzących na wewnętrzne podwórza. Zabudowa wznoszona wzdłuż murów miejskich, ze względu na ograniczone miejsce w obrębie miasta – piętrowe tak zwane *wickhausy*, niskie domki parterowe o pulpitowych dachach oraz drewniana szopa podparta dwoma dużymi kamieniami, były tematem perspektywicznego widoku innego odcinka *Holstentormauerstrasse* (obecnie ul. Francesco Nullo; 1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 29). Nastrój tej pracy nadaje zwieszająca się nad domami korona drzewa rosnącego po zewnętrznej stronie murów miejskich. W widoku piętrowej zabudowy *Akazienstrasse* (1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 28) ukazał przybudówkę z półkolistym dachem mieszczącą zejście do piwnicy, a na zamknięciu perspektywy ulicy duże, dwuskrzydłowe drzwi prowadzące do jakiejś firmy, której nazwa nad wejściem jest nieczytelna.

Samym wejściom do domów poprzedzonym progiem murowanym z cegieł lub ułożonym z płaskich, podłużnych ciosów oraz zejściu do piwnicy poświęcił osobny rysunek wykonany przy *Akazienstrasse* (1913; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 27). Dość niezwykłą, intrygującą artystycznie kompozycją jest perspektywa *Querstrasse* (1911; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 22) rysowana w słoneczny dzień. Zabudowę wąskiej uliczki przekształcił w zestawienie form geometrycznych, stosując ostre kontrasty światła i cienia. Jego rysunek wychodząc od tendencji kubistycznych, zmierza w stronę estetyki konstruktywizmu i surrealistycznego, które skryształizowały się dopiero później. Wiele wagi przykładał do oddania wyglądu ulicznych bruków budowanych z kamieni polnych. Przedstawiał wypukłą formę ulic, pojedyncze rynsztoki dzielące ulice na dwa

pasy lub podwójne rynsztoki poprowadzone wydłuż pierzei ulic. Jego widoki staromiejskich uliczek tematyką i sposobem podkreślenie starości przywołują nieraz atmosferę średniowiecznych miasteczek malowanych przez artystów holenderskich w XVII wieku. Szczególnie perspektywa starego podwórka przy *Wollweberstrasse* (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 37) ujęta w stronę drzwi prowadzących na ulicę kojarzy się z obrazami Pietera de Hoocha. Innym cennym dokumentem wyglądu opłotków jest rysunek podwórka przy *Wilhelmstrasse* 28 (1921; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 38). Hardow patrzył na nie z miejsca za pleconym płotem, gdzie obok pompy stały pojemniki i przygotowano kilka grządek pod warzywa. Schodkowo ustawione domy i ich piętrzące się szczyty wyznaczają perspektywę dróżki z rynsztokiem prowadzącej do ulicy. Malowniczym odpowiednikiem widoku spod przejazdu Bramy Młyńskiej jest spojrzenie rzucone z bramy domu przy *Höhlenstrasse* (1923; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 40) na ryglową zabudowę domów mieszkalnych. Ujęcie z głębi szerokiej bramy posłużyło przedstawieniu jej typowej drewnianej konstrukcji i bruku oraz murowanego z kamieni progu przed bocznym wejściem, zapobiegającego dostaniu się nieczystości do wnętrza domu. Oprócz bramy przejazdowej obiektem dokumentacji Hardowa były obszerne sienie o posadzkach wykładanych drewnem w formie desek lub klocków (1914, 1920; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 42, 43). Z takich sieni prowadziły drzwi do izb na parterze, a schody na piętra. Mogła tam być antresola i stać stary zegar.

Nową zabudowę pochodzącą z przełomu XIX i XX wieku Hardow ukazywał z dystansu, nie tak dokładnie, ale starając się oddać obraz otoczenia, jak w przypadku hotelu Schultza uporządkowanego w formie ogrodowej (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 63) czy szpitala miejskiego (1925; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 64) lub jeszcze na półwiejskiego towarzyszącego szpitalowi garnizonowemu (1920; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 65). Szczególnie zainteresowała go neogotycka willa (1920; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 44) wzniesiona na rogu *Am Bahntor* i *Bismarckplatz* (obecnie ulic Jedności Narodowej i Sienkiewicza). Willa miała bajkowy kształt – ośmioboczną narożną wieżyczkę nakrytą smukłą iglicą, szczyty z pinaklami, reliefowe płyciny nad trójdzielnymi oknami, a otaczający ją teren parkowy wypełniony bujną zielenią dzieliło od ulicy kute ogrodzenie na podmurówce z wbudowaną w narożu charakterystyczną altaną okoloną żywopłotem. Hardow lubił rysować rozmaite barierki, płoty i ogrodzenia. Balustrady z belek, płoty ze sztachet i parkany z desek oraz mury i murki są upamiętnione na wielu widokach ze Słupska. Typowy parkan wypełnia bliski plan perspektywy *Grosse Auckerstrasse* (obecnie ul. Słowackiego; 1920;

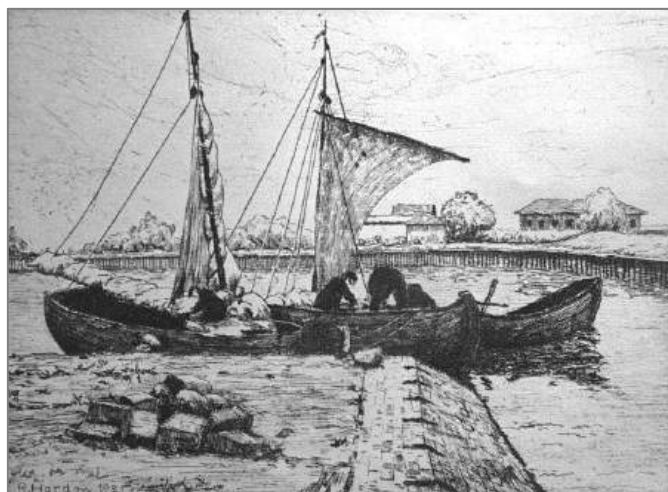
Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 35). Narożny urokliwy mur, ozdobiony opadającymi pnączami, z romantycznymi drzwiami, z desek układanych w skos na sposób XIX-wieczny, prowadzącymi do ogrodu posesji przy Marktgasse zajmuje pierwszy plan widoku (1924; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 30).

Słupskiego artystę pociągały także techniczne konstrukcje mostów, budynki użyteczności publicznej, młyny i zakłady produkcyjne. Widoki tradycyjnych drewnianych mostów wspartych na filarach w formie szeregu pali znalazły się na kompozycji z zamkiem (1910; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 50) i widoku budynku remizy straży pożarnej zza takiego mostu (1911; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 59). Szczegółowo potraktowana została siedziba starej, XVIII-wiecznej poczty konnej (1911; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 60), może z powodu jej dokonującego się żywota, co rysownik odnotował pod przedstawieniem. Poczta miała ciekawą, symetryczną formę w uproszczony sposób nawiązującą do budowli pałacowych. Na osi nad bramą wjazdową dach tworzył półkolisty spłaszczony szczycik. Boczne osie były płytkimi ryzalitami zwieńczonymi trójkątnymi szczytami. Na jednej z grafik Hardow uwiecznił młyn zamkowy (1910; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 50), a na rysunku piórem upamiętnił stary, drewniany młyn garbarski służący do mielenia kory dębowej (1921; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 61) oraz wiatrowskaz z datą 1683, zamontowany na dachu tego młyna. Ogólny widok zakładu garbarskiego – murowanego zespołu niskich budynków ze sterczącym nad nimi kominem (1921; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 62) ukazał w dość idylliczny sposób, z wiejskiej drogi jako częściowo ukryty w zieleni drzew i krzewów. Panoramę gazowni zaś (1919; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 66) potraktował jako przykład widoku zakładu przemysłowego nieprzyjaznego człowiekowi, stojącego na otwartej przestrzeni i zatruwającego otoczenie kłębamii gęstego dymu unoszącego się z kilku kominów. Nieprzyjaznego widoku gazowni zupełnie nie równoważyły małe ozdobne krzewy posadzone na jej terenie.

Podjęcie ogólnych widoków miasta umożliwiało Hardowowi przedstawienie szerszego otoczenia Słupska. Na jednej z nielicznych akwarel ukazującej sylwetkę miasta od wschodu (1908; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 69) bliskie plany zajmuje lustro wody, a na głównym planie rozciąga się równina pokryta murawą i nieużytkami. W sylwetce miasta zajmującej horyzont dominują trzy wysokie kominy fabryczne i podmiejska zabudowa typu koszarowego. Słabo widoczne wieże kościołów Mariackiego i zamkowego są rozpoznawalne tylko dzięki charakterystycznym kształtom. Akwarela świadczy, że pierwsze wrażenia artysty niedawno osiadłe-

go w Słupsku nie były zbyt korzystne. Jego spojrzenie na miasto było zdecydowanie krytyczne. W 1911 roku Hardow wykonał gwaszem dekoracyjną panoramę Słupska od zachodu (Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 70), przypominającą projekt do winiety albo malowidła ściennego. Ujął miasto również zza wody i rozległych łąk, ale zajmują one tylko połowę kompozycji. Zabudowa pokazana jest w zbliżeniu i tym razem dachy oraz wieże kościołów Mariackiego i zamkowego, a także dach zamku i szczyt Bramy Młyńskiej górują nad kominami warsztatów stojących po tej stronie miasta.

Miejska przyroda – drzewa, krzewy czy rośliny zielne – była częstym motywem widoków Słupska. Jednak nie był to element dekoracyjny, ale odpowiadający rzeczywistemu wyglądowi rysowanego miejsca, ulicy czy posesji. Rzadko podejmowanym widokom podmiejskiej przyrody artysta nadawał formę realistycznego pejzażu intymnego, takiego z którym wchodził w bliski kontakt. Wodno-leśny pejzaż okolic Słupska przedstawił spod przęsła mostu kolejowego (1912; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 73). Rysując fragment lasu północnego przeciętego przez potok (1934; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 73), ukazał go z pozycji osoby stojącej na skraju strumyka obok wielopiennej topoli, która przesłaniając teren parku, tworzy ciekawy asymetryczny układ kompozycyjny. W pracach o tematyce pejzażowej Hardow pozwalał sobie na większą swobodę twórczą, nie czuł się skrzepowany potrzebą przejrzystego i wierneho ikonograficznie oddania wyglądu miasta.



Ryc. 1. Rudolf Hardow, *Łodzie rybackie w porcie w Uście*, 1921 r., akwaforta, wkładka artystyczna (*Unser Pommerland* 1922, H. 6, po s. 246)

Z wycieczek do niedalekiej od Słupska Ustki, leżącej u ujścia Słupi do morza, pozostawił wspomnienie pod postacią malowniczego widoku od cinka uliczki z ryglową zabudową okoloną bujną zielenią starych drzew (1919; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 120). Podczas spaceru w okolicach portu wykonał szkic, który stał się podstawą akwaforty przedstawiającej łodzie rybackie przy nabrzeżu Słupi (Ryc. 1). I w tym wypadku postarał się wzbogacić treściowo motyw, gdyż zestawiał łodzie o ożaglowaniu rejowym i gąflowym.

Krajoznawcza i etnograficzna pasja kierowała kroki Hardowa poza miasto, na tereny wiejskie, gdzie z zaangażowaniem dokumentował wygląd i otoczenie dworów i pałaców, tradycyjnego budownictwa ludowego oraz urządzeń i budowli technicznych (Ryc. 2).



Ryc. 2. Rudolf Hardow, *Pałac w Warcinie przed przebudową*, przed lub w 1922 r., reprodukcja rysunku (*Unser Pommerland* 1922, H. 4, po s. 136)

Parterowy dwór w Królewie (1921; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 98) formą przypomina nieco bogate domy chłopskie. Różni się od nich wielkością, otynkowanymi ścianami, licznymi wysokimi oknami, łukowatym naczółkiem z oknem termalnym nad wejściem i łamanym dachem kryjącym rozległe poddasze. Ma dwuskrzydłowe drzwi z poprzecznych listewek ujętych w obramienia. Pas nadświetla z kwadratowych szybek nad drzwiami pozwalał promieniom słońca oświetlać sien. Ziemiańska siedziba w Karżniczce (Gutsche 2010: 47) (Ryc. 3) stanowiła



Ryc. 3. Rudolf Hardow, *Pałac w Karżniczce zza stawu*, 1911 r., reprodukcja rysunku (*Unser Pommerland* 1921, H. 5, po s. 164)

przeciwieństwo tego dworu. Była rozbudowanym założeniem pałacowym, które rysownik ukazał zza rozległego stawu parkowego. Właśnie od tej strony do starego parterowego dworu z brogowym dachem dobudowano dwa piętrowe skrzydła o cechach surowego baroku. Jedno z nich zaopatrzone w arkadowe wyjście do ogrodu, a drugie poprzedzono murowanym gankiem ogrodowym z tarasem widokowym na wysokości piętra. Oś korpusu zwieńczono wieżyczką z belwederem nakrytym kopułką. Te elementy gmachu można było zaobserwować dzięki perspektywicznemu przedstawieniu pałacu. Poprzez inne ujęcia pałacu w Karżniczce: z boku od strony podjazdu, od strony elewacji bocznej, od strony bocznej bramy prowadzącej do starego dworu (1911; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 122–126) Hardow umożliwił widzowi „spacer” dookoła budowli i zapoznanie się z jej wyglądem z różnych stron i podkreślił urok najbliższego otoczenia gmachu.

Wiele uwagi artysta poświęcił widokom miejscowości Starnice, którą zwiedzał w 1919 roku. Przedstawił nie tylko klasycyzujący piętrowy pałac z naczółkowym dachem i schodkowym szczytem z termalnym oknem nad portykiem prowadzącym do ogrodu (Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 113). Upamiętnił również wygląd zadrzewionej osi parkowej, pomnikowy dąb oglądany w parku, wygląd folwarku, do którego wiodła szeroka, piaszczysta droga, i otaczających go pól oraz kęp zieleni, zagrodę pasterza, okoliczny pejzaż utworzony przez łagodne, lesiste wzgórza, no-

wo założoną aleję prowadzącą do dworca kolejowego (Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 106–115). Ten cykl rysunków ołówkiem stanowi swoisty przewodnik po terenie Starnic, pozwala zorientować się w topografii terenu bez konieczności organizowania wycieczki do miejscowości.

Wędrując po wsiach, Hardow oglądał i podziwiał nie tylko siedziby ziemiańskie, ale i kościoły (Ryc. 4). Wiele z nich uczynił tematem swoich rysunków. W Damnicy, oprócz widoku rozbudowanego pałacu w stylu historyzmu, uwiecznił fasadę neogotyckiej kaplicy otoczonej bujną zieleńią drzew iglastych i liściastych (1912; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 131–132) (Ryc. 5). Gotycki kościółek w Kobylnicy (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 135) ukazał od dołu, monumentalizując tę budowlę, której dodawało uroku smukłe drzewo rosnące obok południowo-zachodniego węgła nawy. Z pobytu artysty w niektórych miejscowościach zachowały się tylko szkice ołówkiem do planowanych rysunków. Jak wyglądał taki wstępny szkic, świadczy widok XVII-wiecznego ryglowego kościoła w Objeździe (ndat.; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 133). Wykończone rysunki kościołów miały charakter dokumentacyjny. Były dokładne i szczegółowe. Inwentaryzatorskie podejście Hardowa do tematyki sakralnej objawiało się w utrwalaniu wszystkich napotkanych budowli, niezależnie od stylu i czasu, w jakim je wzniesiono, a także towarzyszących im grobowców. W przypadku grobowca w Reblinie przedstawione zostało nawet ozdobne okucie dziurki od klucza (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 141).



Ryc. 4. Rudolf Hardow, *Wjazd do wsi Borzytuchom*, ndat., reprodukcja rysunku (*Unser Pommerland* 1928, H. 2, po s. 56)

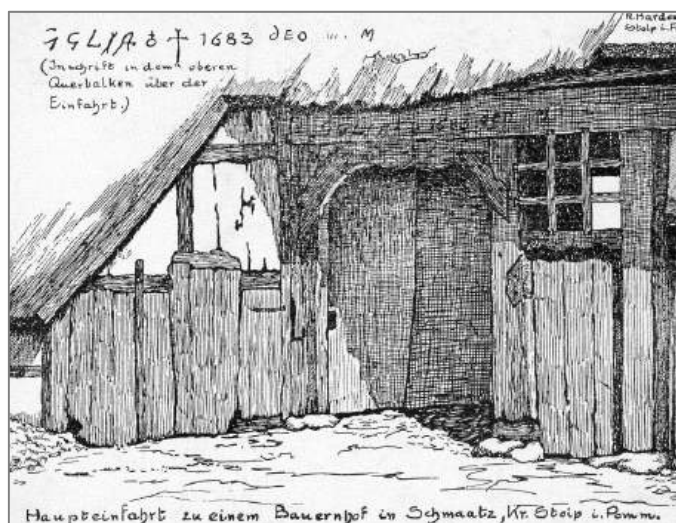


Ryc. 5. Rudolf Hardow, *Kaplica w Damnicy*, 1912 r., reprodukcja rysunku kredką
(*Unser Pommerland* 1921, H. 1, po s. 156)

Licznie zachowane rysunki Hardowa poświęcone zabudowie wiejskiej wznoszonej na Pomorzu Środkowym stanowią szeroki przegląd form zagród oraz otaczającego je terenu gospodarczego i ogrodowego. Większość stanowiły domy chłopskie, ryglowe, kryte strzechą, niektóre na kamiennych podmurówkach, wywodzące się z tradycji dolnosaskiej. Hardow często upamiętniał kurne chaty, na co wskazuje brak kominów. Domy zrębowe związane z tradycją słowiańską pojawiały się wyjątkowo (Ryc. 6). Punkt obserwacyjny rysownik wybierał tak, aby nadać motywowi jak najbardziej ciekawy, malowniczy wygląd. Zagrodę w Siemianicach (1911?; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 75) przedstawił perspektywicznie od strony niższej części, jakby zapadającej się w ziemię ze starości, nakrytej wysokim, spadzistym dachem i będącej pomieszczeniem inwentarskim. Chałupę otaczały wierzby. Dokładnie udokumentował XVII-wieczne detale: zabytkowy wjazd na podwórze i wejście do domu w Siemianicach (Ryc. 7 i Ryc. 8). Oglądana od dołu, złożona z kilku budynków, zabudowa w Swołowie (1913; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 76) piętrzy się i kulminuje w formie bocianiego gniazda zbudowanego na



Ryc. 6. Rudolf Hardow, *Chłupa zrębowa w Studzienicach*, ndat., litografia, wkładka artystyczna (*Unser Pommerland* 1931, H. 10, po s. 391)



Ryc. 7. Rudolf Hardow, *Wjazd do zagrody chłopskiej w Siemianicach*, ndat., rysunek piórem, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, nr inw. MNS/AFoto/16463_1)

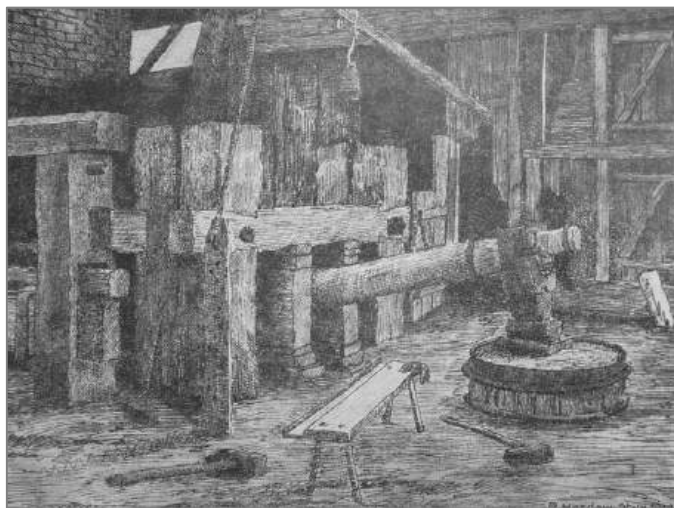
czubku ściany szczytowej budynku mieszkalnego. Geometryczne kształty domostwa przeciwstawione są wysokiemu drzewu asymetrycznie usytuowanemu po lewej stronie. Wygląd i funkcjonowanie kurnej chaty artysta udokumentował na przykładzie domu w Rusinowie (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 81), który ukazał od pozbawionej okien, otyn-

kowej ściany szczytowej. Przez znajdujące się nad wejściem otwarte nadświetle wydobywają się kłęby dymu. Podłużną, zrębową zagrodę w Trzemielowie (1926; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 85) rysownik ukazał od frontu. Stała ona na ziemnym podwyższeniu otoczonym wzmocnieniem z kamieni polnych. Miała wąskie drzwi, dwa małe okienka i dwuspadową strzechę wzmocnioną listwami. Jeden bok został przedłużony w konstrukcji ryglowej. Hardow upamiętnił również wygląd wiejskiej karczmy w Machowinie, z potrójnym oknem oświetlającym izbę (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 91). Karczma była zaopatrzona w dużą stodołę oraz pompę. Inna udokumentowana budowla to obszerny dom dla robotników rolnych w Swochowie (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 90), z niskim pięterkiem z pokojami sypialnymi. Na terenie posesji stały małe domki gospodarcze. Dla Hardowa dokumentacyjną atrakcją była zabytkowa, XVII-wieczna zagroda w Zajączkowie (ndat.; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 101). Miał okazję zinwentaryzować budynek bramny z wejściem i bramą wjazdową, umocnionymi ozdobnymi belkami o wycinanych brzegach, mocowanymi drewnianymi kółkami. Odwzorował napis z belki oczepowej informujący o właścicielach i dacie budowy – 1671. Spośród urządzeń gospodarczych upamiętnił, między innymi kadrowane w zbliżeniu, wygląd wiejskiej studni z żurawiem otoczonej brukiem z kamieni polnych i podwórka brukowanego kostką, zaopatrzonego w pompę, które oglądał w zagrodach w Widzinie i Machowinie (1913, 1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 86, 87).



Ryc. 8. Rudolf Hardow, *Wejście do chatupy chłopskiej w Siemianicach*, ndat., rysunek piórem, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, nr inw. MNS/AFoto/16463_2)

Spśród różnorodnych form młynów Hardow wyróżnił kilka. Utrwalił między innymi widok młyna i krochmalni w Kozinie (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 89). Rysunek wykonał, stojąc w osi strumienia, przed terenem pokrytym kładkami i przegrodami z szeregów listew przytrzymującymi zanieczyszczenia, by nie dostały się na koła młyńskie. Młyn w Żelkach (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 77) pokazał od przeciwnej strony. Młyn ten miał koło chronione obudową z desek i dwie śluzy, z których jedna zabezpieczała dopływ wody na koło, a druga zamykała przepływ wody na odnodze młynówki. Duży, piętrowy młyn w Bydlinie, nakryty naczółkowym ceramicznym dachem, należał do nowych i nowocześniejszych budowli upamiętnionych przez Hardowa (1914; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 94). Ponadto w Skarszowie utrwalił wygląd wnętrza kuźni z urządzeniem żelaznego młota poruszanego siłą wody (1913; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 102; Ryc. 9). Prace poświęcone konstrukcjom mostowym reprezentują drewniany most koło Bylina ze zwracającą uwagę balustradą wygiętą w spłaszczony łuk i murowany z obrobionych głazów arkadowy most z Lędowie (oba z 1914 roku; Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 95, 103).



Ryc. 9. Rudolf Hardow, *Kuźnia w Skarszowie*, 1913 r., reprodukcja rysunku
(*Unser Pommerland* 1933, H. 1/2, przed s. 1)

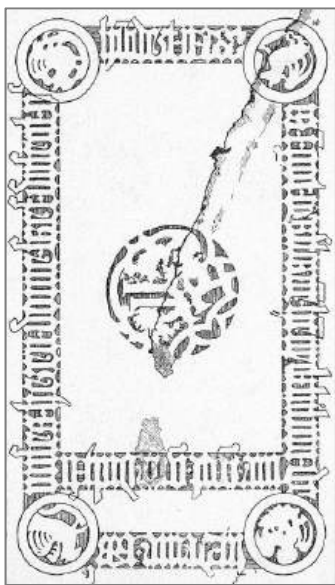
Podjętym przez Hardowa zadaniem o charakterze typowo dokumentacyjno-inwentaryzatorskim było zlecenie wykonania barwnych odrysów witraży zachowanych w pomorskich kościołach (Sellheim, Włodarska-Ko-

szutowska 2008: 17). Artysta potraktował je bardzo solidnie i, według zachowanych informacji, wykonał aż osiemset rysunków, z których zachowała się jedna czwarta (Ryc. 10). Istniejące precyzyjne rysunki i odwzorowania napisów mówią, jakim świetnym warsztatem technicznym dysponował i jak jego pedantyczne podejście do rysowanego motywu umożliwiło zebranie podstawowego materiału źródłowego do wiedzy o witrażach zdobiących okna pomorskich kościołów. Działalność na polu muzealnictwa skłoniła Hardowa do kolekcjonowania (w formie rysunków dokumentacyjnych) także obiektów znajdujących się w terenie, różnego



Ryc. 10. Rudolf Hardow, witraż z Wielkim Herbem Księcia Pomorskiego Jana Fryderyka w kościele w Mońdzanowie, szczyt wschodni, okno po prawej w rzędzie drugim od góry, ndat. pióro, papier, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, nr inw. MNS/AFoto/XV_1238)

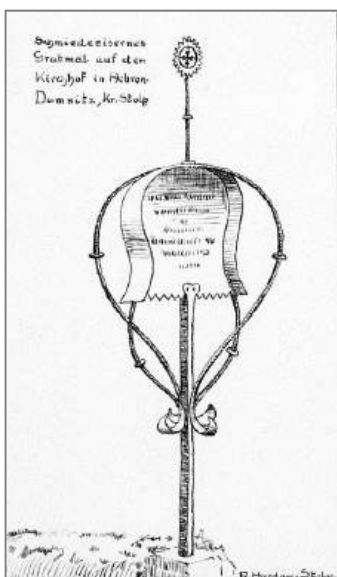
rodzaju form nagrobnych (płyty, krzyże, tablic, epitafiów, pomników), jak również grobowców oraz publikowania wyników swych prac (Ryc. 11–15). Hardow zajmował się opracowaniem i publikowaniem swych prac inwentaryzacyjnych. Jest autorem między innymi artykułu *Verschwiegene Kunststätten in Hinterpommern. Eine Herbstwanderung im Kreise Stolp* (Hardow 1921: 163–165), eseju o architekturze sakralnej Słupska (Hardow 1926), opracowania *Alte und neue Grabdenkmäler in Stadt- und Landkreis Stolp*, Stolp i. Pom., 1930 z ilustracjami według własnych rysunków, z których część przechowywana jest w Muzeum Narodowym w Szczecinie, oraz opracowania *Stolper Zinngießer und ihre nachweisbaren Arbeiten*, Stolp i. Pom., 1931 ze zdjęciami wyrobów konwisarskich.



Ryc. 11. Rudolf Hardow, Słupsk, średnio-wieczna płyta nagrobna, około 1930 r., pióro, papier, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, nr inw. MNS/AFoto/XX_1635)



Ryc. 12. Rudolf Hardow, nagrobek Caroli-ne Werthen (1754–1809) w Łupawie, przed 1930 r., pióro, papier, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Foto-graficzne, nr inw. MNS/AFoto/1189)



Ryc. 13. Rudolf Hardow, krzyż nagrobny na cmentarzu w Dammicy, przed 1930 r., pióro, papier, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, nr inw. MNS/AFoto/III_236)



Ryc. 14. Rudolf Hardow, kuty krzyż Hugo-na Birra z 1927 r. na cmentarzu w Słupsku, około 1930 r., pióro, papier, reprodukcja (Hardow 1930: 56, Il. 1)

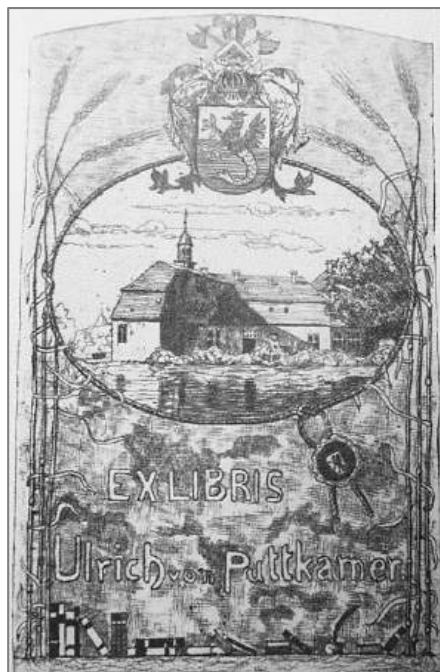


Ryc. 15. Rudolf Hardow, grobowiec kupca Christiana Beniamina Heringa w Słupsku, przed 1930 r., pióro, papier, fotografia (Muzeum Narodowe w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, nr inw. MNS/AFoto/16257)

Inną dziedziną twórczości Hardowa była grafika użytkowa. Pracował jako ilustrator i projektant. Jego kompozycje drukowano w formie kart pocztowych, wkładek artystycznych w czasopiśmie kulturalnym „Unser Pommerland”, w kalendarzach i almanachach wydawanych na Pomorzu Środkowym. Projektował winiety i okładki do tych wydawnictw oraz plakaty, exlibrisy (Ryc. 16) i pieniądze zastępcze. Dokładnie pisze o tym Sellheim (Sellheim, Włodarska-Koszutowska 2008: 12–18, por. też il. 70; Hardow 1921: 165). Wartym uwagi dziełem Hardowa były projekty map Pomorza Słupskiego zaopatrzone w treści krajoznawcze przydatne do popularyzacji, nie tylko wśród uczniów, wiedzy z zakresu historii, budownictwa, techniki, a przede wszystkim obyczajów i kultury ludowej jego drugiej ojczyzny. W projektach Hardowa zwraca uwagę dopracowane liternictwo współgrające stylistycznie z przedstawianym motywem.

Rudolf Hardow był przede wszystkim grafikiem i dokumentalistą. Posługując się technikami rysunkowymi (rysunkiem piórem w tuszu i ołówkiem, rzadziej akwarelą czy gwaszem), a także techniką graficzną (akwafortą, czyli rysując igłą na płycie metalowej pokrytej warstwą kwasoodpornej

Ryc. 16. Rudolf Hardow, exlibris Ulricha von Puttkamera, 1914 r.(?), akwaforta, papier, wystawiony w Museum der Stadt Stettin 1914/1915, reprodukcja (*Unser Pommerland* 1921, H. 5: 165)



substancji, która po wytrawieniu służyła do druku odbitek), dokumentował pomorski krajobraz kulturowy i artystyczny Słupska i okolic. Na Pomorzu spełniał podobną rolę jak Felix Treder, Adolf Stubenrauch, Curt Hildebrandt, Willy Grube, Max Kühn, Bruno Strauch, Heiner Bloss czy inni mniej znani. O znaczeniu Hardowa dla utrwalenia obrazu dawnego Pomorza decydują: ogromna liczba prac, które jemu poświęcił (mimo że większość się nie zachowała), systematyczność dokumentacji określonych obiektów, a także przywiązywanie wagi do charakteru odtwarzanego widoku czy przedmiotu, szczegółów decydujących o jego dokładności i właściwościach. Hardow tworzył swego rodzaju „portrety” oglądanej materialnej rzeczywistości, które w pewnym sensie lepsze są od fotografii, gdyż na wszystkich planach są jednakowo wyraźne.

2. Otto Kuske

Młodszy od Hardowa o osiem lat Otto Kuske, artysta i pedagog, urodził się 2 grudnia 1886 roku na Pomorzu Środkowym, w kaszubskim Dretyniu, w powiecie Miastko, w wyjątkowo malowniczej okolicy, na pograniczu Wysoczyzny Polanowskiej i Pojezierza Bytowskiego. Tereny te

były dobrami rycerskimi, a dzieje miejscowości sięgają początku XVI wieku. Chłopiec wzrastał w wielodzietnej rodzinie mieszczańskiej Hermanna Kuskego, który był urzędnikiem stanu cywilnego i burmistrzem, a także naczelnikiem poczty, właścicielem zajazdu pocztowego i sklepu mieszczących się w jednym budynku. Matka Hulda pochodziła z rodziny Hoffmannów. Otto, najstarszy z braci, po ukończeniu podstawowej edukacji miał zostać nauczycielem. W 1904 roku podjął naukę w seminarium nauczycielskim w Koszalinie na tak zwanym kursie dodatkowym i w 1907 roku zakończył ją egzaminem na nauczyciela szkoły ludowej. Rozpoczął pracę w szkole w Siemysłu i kontynuował ją do 1910 roku. W jej trakcie, w 1909 roku, złożył drugi egzamin nauczycielski. W latach 1910–1912 uczył rysunku w Szkole Miejskiej w Polczynie (*Polziner Stadt-Schule*). Zamiłowania i ambicje zawodowe spowodowały, że podjął jednocześnie studia w Królewskiej Szkole Sztuki (*Königliche Kunstschule*) w Berlinie. Zakończył je w 1912 roku egzaminem uprawniającym także do nauczania w szkołach średnich i seminariach nauczycielskich. Wkrótce po tym sukcesie rozpoczął pracę nauczyciela rysunku i gimnastyki w Szkole Rolniczej (*Landwirtschaftliche Schule*) w Szamotułach, dzięki czemu mógł ożenić się z poznaną w Siemysłu Gertrud Lück, córką nauczyciela wiejskiej szkoły w Zieleniewie. Syn Kuskego, Albrecht, przyszedł na świat w 1913 roku. Podczas I wojny światowej w latach 1915–1918 Otto Kuske walczył na Litwie. Po zakończeniu wojny musiał z rodziną opuścić Wielkopolskę i osiadł w Szczecinie. Tu w 1924 roku żona powiła córkę Hildtraut, a malarz zbudował dla rodziny dom przy obecnej ul. Korfantego na Pogodnie. Od początku pobytu w Szczecinie, od 1919 aż do 1936 roku, Kuske uczył rysunku, najpierw w Gimnazjum Miejskim (*Stadtgymnasium*), a potem Średniej Szkole Realnej im. Fryderyka Wilhelma (*Friedrich-Wilhelm-Oberrealschule*). Mając pięćdziesiąt lat zrezygnował z etatu, by poświęcić się pracy artystycznej. Dopiero w 1942 roku powrócił do zawodu pedagoga, ale już w gimnazjum (*Gymnasium*) w Koszalinie. Ucieczka na zachód podjęta pod koniec II wojny zakończyła się śmiercią w szpitalu w Eberswalde 10 maja 1945 roku.

Otto Kuske prowadził aktywne życie artystyczne przez cały okres pracy zawodowej, także w czasie działań wojennych. Około 1922 roku wstąpił do powołanego w Szczecinie w 1916 roku *Pommersche Künstlerbund*¹. Brał udział w wystawach tego związku przez wiele lat, aż do 1944 roku. Od około 1924 do około 1931 roku był członkiem zarządu związku pełniąc funkcję administratora. Dzięki znajomości z nauczycielem, krajo-

¹ Podawane w publikacjach wcześniejsze daty są błędne. Kuske wymieniony jest dopiero w katalogu wystawy z 1922 roku (Stettin 1922).

znawcą i muzealnikiem Karlem Wilhelmem Rosenowem (ur. 1873 Szczecinek – zm. 1958 Laubach) założycielem muzeum w Darłowie, od 1941 roku wystawiał również w tym muzeum. Odbił kilka podróży studyjnych po południowych Niemczech i północnych Włoszech w latach 1925–1933.

Zachowana teka 23 rysunków Kuskego (i jednego rysunku jego syna), przechowywana obecnie w Muzeum Narodowym w Szczecinie, które zakupiło ją w 1997 roku od A. Awtuszewskiego, zawiera prace z różnych okresów twórczości artysty. Z czasu nauki mogą pochodzić studia postaci. Szczególnie rysunek czytającej kobiety z profilu w prawo wykazuje jeszcze pewną nieumiejętność przedstawiania bryły (MNS/H/747/5). W akwarelowym studium klęczącej kobiety wydaje się błędnie anatomicznie zarysowany brzuch (MNS/H/747/22; Tabl. IA). Natomiast przekonująca jest poza mężczyzny w marynarce i kaszkiecie stojącego we wnętrzu i w zamyśleniu wspartego ręką o biurko, na którym stoi kubek. Być może ten rysunek kredką jest wspomnieniem czasu, gdy Kuske rozpoczynał pracę zawodową ucząc w wiejskiej szkole (MNS/H/747/10; Ryc. 17).



Ryc. 17. Otto Kuske, *Mężczyzna we wnętrzu klasy(?)*, czarna kredka, kalka (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/10; fot. G. Solecki)

W dojrzałym okresie Kuske tworzył zarówno prace malarskie, jak i graficzne. Podejmował różnorodne tematy, głównie pejzaże i kompozycje figuralne. Fascynował go malowniczy, choć surowy w swej prostocie pomorski krajobraz, architektura i budownictwo.

Najwcześniejsze pejzaże znane są dopiero z czasu wojny, z 1917 roku. Wówczas Kuske walczył, jak już wspomniałam, na froncie wschodnim na

Litwie. W chwilach spokoju szkicował piórem i ołówkiem najbliższe otoczenie (Winter, Storm-Rusche 2007: 55). Jeden z rysunków, to rozległa panorama okolic Kowna pod niebem gęsto pokrytym lekkimi obłokami. Główny plan zajmuje jezioro, a za nim ciągnie się szereg niskiej zabudowy, nad którą góruje bazylika. Na drugiej pracy udokumentował w perspektywicznym ujęciu rząd grobów poległych w walkach kolegów pochowanych w okolicy samotnego drzewa. Wspomnieniem z okresu wojennego był zimowy pejzaż znad Niemna pokazany w 1925 roku w Szczecinie na wystawie *Pommersche Künstlerbund (Winter an der Memel, Stettin 1925: kat. 49)*. W tym czasie powstał też obraz olejny o charakterze rodzajowo-etnograficznym (Winter, Storm-Rusche 2007: 56), na którym Kuske udokumentował wnętrze litewskiej chałupy z ołtarzykiem ozdobionym festonami z kwiatów i kwiatami w wazonach. Ołtarzyk ten ustawiony był pomiędzy dwoma łózkami z paradnie ułożonymi poduszkami. Na ścianie nad łózkami wisiał szereg obrazów ze scenami religijnymi.

W latach 20. XX wieku Kuske tworzył bardzo malownicze, pełne uroku pejzaże akwarelowe. Lekkie, rozlewające się swobodnie plamy malarские przy nie wymuszonym i jednocześnie precyzyjnym oddaniu takich motywów, jak gęsi pasące się na bujnej łące i ryglowa zabudowania wsi w oddali świadczą o jego talencie akwarelisty. Kompozycja *Trzy gęsi (Drei Gänse)* z 1923 roku (Winter, Storm-Rusche 2007: 29) stanowi przykład, jak Kuske potrafił w przestrzenny, panoramiczny sposób przedstawić wycinek przestrzeni – oglądany z bliska kawałek łąki ze stawem, ograniczony w głębi ścianą drzew i krzewów, pośród których kryją się wiejskie domostwa. Dwa niedatowane pejzaże przedstawiające, jeden – odcinek starej alei (MNS/H/747/24; Tabl. IB), a drugi – górski szczyt podziwiany z drogi przecinającej trawiaste zbocze hali powyżej tyrolskiej zagrody (MNS/H/747/23; Tabl. IIA), sądząc po podobnym sposobie malowania, powstały także w latach 20. XX wieku. W każdym z tych widoków Kuske przyjął pozycję obserwatora zapatrzonego w piękno otaczającej go bujnej natury, której nasycone barwy wydobywa i podkreśla mocne światło nie-widocznego słońca.

Tytuły obrazów wymieniane w katalogach z lat 20. XX wieku (Stettin 1922: b.s.; Stettin 1924: 5–6; Stettin 1925: b.s.; Stettin 1929: 6) wskazują, że artysta lubił malować pejzaże intymne: obserwowane z bliska leśne zakątki, strumyki wijące się pośród drzew (*Waldbach*) i stawy ukryte w leśnej gęstwinie (*Waldsee*), skraj lasu (*Waldrand*), pociągała go pora zimowa (*Winterlandschaft*). W plener wyruszał w różne rejony Pomorza, o czym mówią tytuły. Obraz *Vom Pommerschen Landrücken* przedstawiał Wysoczyznę Polanowską w okolicy Polanowa, a *Woge* – wysoką, gwałtowną i pienistą morską falę.

Oprócz przyrody, Kuske poświęcał uwagę widokom miejskim, zabytkowej architekturze i budownictwu ludowemu, utrzymywał ślady przeszłości wędrując przez anonimowe wsie, w których malował zarówno chaty, jak i kościoły. Linoryt *Pomorska plebania* (*Pommersches Pfarrhaus*, Ryc. 18), to widok typu domu wzniesionego w konstrukcji dolnosaskiej, ryglowego, parterowego nakrytego wysokim naczółkowym dachem mieszczącym obszerne poddasze, otoczonego bujną ogrodową zielenią. W latach 1923 i 1925 wyjeżdżał do Kołobrzegu. Jedną z prac z tych wojaży – linoryt *Zaulek*



Ryc. 18. Otto Kuske, *Pomorska plebania*, w lub przed 1924 r., linoryt, papier, wkładka artystyczna (*Unser Pommerland* 1924, H. 2, po s. 48)

w Kołobrzegu (*Die Huke in Kolberg* – Ryc. 19) pokazuje, jak wyglądały miejskie opłotki biegnące pośród drewnianych, parterowych domków, niektórych poprzedzonych przedogródkami oddzielonymi od ulicy sztachetowymi płotami. Uliczki były brukowane nieobrobionymi granitowymi kamieniami, a środkiem drogi prowadził rynsztok. W 1929 roku Kuske namalował obraz olejny przedstawiający Trzebież (*Ziegenort*). W latach 20. XX wieku powstawały początkowo pogodne, a po nadejściu kryzysu gospodarczego, ponure krajobrazy Szczecina. Kuske koncentrował się na widokach zabudowy okolic portu. Ciekawą kompozycję stworzył około 1923 roku. Zestawił na niej proste bryły geometryczne inspirowane sześciennymi formami kamienic, magazynu, zakładu przemysłowego oraz barki, a także nabrzeża ożywionego przez syntetycznie oddane sylwetki kilku wędkarzy. Beztróski spokojny czas przed kryzysem wyraził w tym obrazie posługując się ciepłymi barwami czerwieni, brązów i żółci.



Ryc. 19. Otto Kuske, *Zaulek w Kołobrzegu*, w lub przed 1923 r., linoryt, papier, wkładka artystyczna (*Unser Pommerland* 1923, H. 1, po s. 48)



Ryc. 20. Otto Kuske, *Bez pracy*, reprodukcja (*Unser Pommerland* 1927, H. 2, s. 59)

silnie zaakcentowanymi przez kontrast z plamami błękitno-szarymi i granatowymi (Winter, Storm-Rusche 2007: 51). Obraz *Łasztownia przy Moście Kłodnym*, przypuszczalnie wykonany w lub po 1926 roku, zdominowany jest przez ciemne plamy, którymi Kuske malował grupy robotników portowych pozbawionych pracy (Ryc. 20). Nastrój przygnębienia pogłębiają ciemne cienie nieoświetlonych ścian domów stojących przy nabrzeżu przeciwstawione jasnym, ale złamanym barwom szczytowych ścian kamieni-

czek, płaszczyzny nabrzeża na pierwszym planie i gęstych chmur fabrycznego dymu przesłaniających niebo. Wskazany obraz należy do rzadszych scen rodzajowych rozgrywających się w określonej przestrzeni. Inną kompozycją tego typu był obraz także poświęcony bezrobotnym, których dotknął kryzys gospodarczy w 1926 roku. Kuske ukazał ich w niezwykłym, dramatyzującym ujęciu, w zbliżeniu od dołu, jakby malował robotników portowych leżąc na ziemi (Ryc. 20). Szereg mężczyzn w znoszonych ubraniach stoi z kolegami na nabrzeżu portowym, na tle szeregu szczytowych spichlerzy zbudowanych wzdłuż Odry na brzegu Łasztowni. Pozy jednych mężczyzn wyrażają rezygnację, inni rozmawiają o swoim położeniu z towarzyszami niedoli. Ciemne sylwetki ludzi odcinają się wyraźnie od ścian domów oświetlonych jaskrawym światłem słońca, ale partia nieba została na obrazie pominięta. Sposób kadrowania zdaje się odzwierciedlać stan osaczenia przez tragizm życia, w jakim znaleźli się pozbawiani pieniędzy żywiciela rodzin. Zazwyczaj Kuske podejmując motyw figuralny przedstawiał pary bądź pojedyncze postaci, typy ludzkie i osoby wykonujące określone zawody. Odwołując się do tradycji sięgającej aż po czasy nowożytne, upamiętniał ludzi mu współczesnych. Te prace były tak sugestywne w swojej anonimowości, że malowany w 1930 roku portret Karla Wilhelma Rosenowa siedzącego pod starym drzewem i z zafrasowaną miną snującego refleksję, otrzymał tytuł *Stary rybak* (Alter Fischer; Winter, Storm-Rusche 2007: 25, il. 7). W tece Kuskego znajduje się niedatowane ołówkowe studium twarzy starszego mężczyzny o ascetycznych rysach, które mogło być rysunkiem ćwiczebnym bądź etapem pomocniczym do nieznanej pracy rodzajowej czy portretowej (Ryc. 21). W związku z tym motywem można wspomnieć, że w 1926 roku Kuske zaprezentował na wystawie *Pommersche Künstlerbund* obraz olejny *Stary człowiek* (Alter Mann; Stettin 1926: kat. 43).



Ryc. 21. Otto Kuske, *Głowa męska*, ołówek, papier
(Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/1;
fot. G. Solecki)

Spośród typów ludowych pociągała Kuskego malowniczość żebraków, przekupniów i biednych chłopów. W latach 20. powstała olejna podobizna żebraczki (*Bettlerin*, Stettin 1925: kat. 46), linoryt *Żebak* (*Bettler*, *Unser Pommerland* 1924, H. 2: po 40), akwarela *Para żebraków* (*Bettlerpaar*, *Unser Pommerland* 1929, H. 4: po 144). Artysta w pełen ekspresji sposób oddał rysy i wyraz ich postarzałych twarzy, wygląd zaniedbanych i zniszczonych ubrań. Kompozycję wykonaną techniką olejną Kuske powtarzał nieraz w technice graficznej jako wkładkę artystyczną rozpowszechnianą w wielonakładowym czasopiśmie. Tak stało się w przypadku *Nosiwody* (*Wasserträgerin*), postaci starej, wiejskiej kobiety w długiej spódnicy, rozpiętym kaftanie i chustce na głowie dźwigającej koromysło z ciężkimi wiadrami. Obraz olejny zaprezentował na wystawie *Pommersche Künstlerbund* w 1924 roku, a litografię wydał w 1931 roku (Stettin 1924: kat. 55; *Unser Pommerland* 1931, H. 3: po 102). Ważnym dziełem w twórczości Kuskego wydaje się być obraz starszej kobiety pracującej przy warsztacie tkackim (Ryc. 22). O jego symbolicznej wymowie może świadczyć wiszący



Ryc. 22. Otto Kuske, *Tkaczka przy warsztacie*, około 1918 r.(?), olej, płótno (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/E/2914; fot. A. Piętak)

obok na ścianie portret młodego mężczyzny w mundurze z czasu I wojny światowej, zapewne syna kobiety siedzącej przy krośnie. O ile jest to portret Auguste Zinsmeyer, tkaczki czynnej w Dretyniu, uznany za zaginiony, a obecnie przechowywany w MNS, to przypuszczalnie został namalowany około 1918 roku, w okresie między powrotem Kuskego z wojny

a jego osiedleniem się w Szczecinie (por. Schwamborn, Tkacz-Laskowska 2010: 19, które wymieniają obraz *Przy krośnie* – Auguste Zinsmeyer jako zaginiony). Szereg typów ludowych Kuske upamiętnił na linorycie *Scena targowa* (Ryc. 23). Wśród tłumu wypełniającego przejście między drewnianymi straganami, na bliższych planach zostali uwiecznieni brodaci starcy w rozmaitych nakryciach głowy, mężczyźni w kaftanie i uszance, kobiety w chustkach.



Ryc. 23. Otto Kuske, *Scena targowa*, lata 20. XX w.(?), linoryt, papier
(Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/2; fot. G. Solecki)

Do motywów wyjątkowych należała kompozycja poświęcona postaci z mitologii germańskiej. Obraz olejny śpiącej walkirii pokazany został na ekspozycji *Pommersche Künstlerbund* w 1925 roku (*Schlafende Walküre*, Stettin 1925: kat. 54).

Z lat 30. i 40. XX wieku znanych jest wiele prac Kuskego, głównie pejzaży, gdyż zachowały się w zbiorach rodzinnych. W tym czasie artysta stosował inny styl malowania krajobrazów. Zamiast swobodnych dużych plam zaczął praktykować sposoby kładzenia farby charakterystyczne dla miniaturzystów. Posługiwał się drobnymi plamkami, kreskami bądź pasekami zbliżonych tonem barw zestawiając je obok siebie, dzięki czemu

osiągał efekt dużych, żywych płaszczyzn barwnych; stosował też barwy lokalne. Na bliskich planach tworzył nieraz wielotonowe bądź wielobarwne migotliwe powierzchnie, aby oddać bogactwo kolorystyczne natury oglądanej z niewielkiego dystansu. Stosował kolory delikatne, pastelowe, często złamane – żółcienie, brązy, rozbielone błękity, w widokach o tematyce etnograficznej przełamane soczystymi zieleniami i ciepłymi brązami. Piórem szczegółowo dopracowywał szczegóły gałęzi, koron drzew, wyróżniał drobne rośliny i formę gleby, jakby nawiązując do metod stosowanych przez XIX-wiecznych niemieckich malarzy pejzażu.

Widoki poświęcone były głównie bogatej topograficznie, pofałdowanej, pagórkowatej krainie Pomorza Środkowego, o czym świadczą tytuły prac wymienione w katalogach wystaw *Pommersche Künstlerbund* (PK) takie, jak *Jesienny pejzaż koło Żydowa*, *Jesienny pejzaż z okolic Miastka czy Nad jeziorem Drawsko* (*Herbstlandschaft bei Sydow*; *Herbstlandschaft bei Rummelsburg*; *Am Dratzigsee*; Stettin 1934: kat. 66–68) oraz *Łąki w Bożance* (*Wiesen bei Friedrichshuld*; Stettin 1939: kat. 53). Pośród tych pejzaży wyróżniają się dwa obrazy – wiosenny i letni. W 1930 roku Kuske namalował widok sadu z kwitnącą jabłonią (*Blühender Apfelbaum*, Winter, Storm-Rusche 2007: 26). Obfitość białego i bladoróżowego kwiecia pokrywającego rozłożystą koronę drzewa ukazana została na tle zamglo-nego wiosennego nieba, pośrodku prowadzącej w głąb zielonej płaszczyzny ogrodowej murawy. Cień rzucany na trawę i rozjaśnione połacie trawnika w głębi, mimo barwy nieba zwiastującej deszcz, świadczą o kreacji artystycznej, w której natura została podporządkowana wizji malarza stosującego odpowiednią paletę barwną, by osiągnąć wrażenie niezwyklego uroku jabłoni w pełni wiosennego rozkwitu. Wykonany w ostatnich latach życia Kuskego, w 1942 roku, obraz rozległego letniego pola świeżo po żniwach, z szeregami mendli zboża schnącego przed zwiezieniem do sto-dół jest realistycznym, a przy tym ciekawie kompozycyjnie zaaranżowa-nym widokiem pomorskiej równiny (*Ernte auf dem Pommerschen Land-rücken*, Winter, Storm-Rusche 2007: 28). Żółty prostokąt pola ujęty został asymetrycznie w ukośnie usytuowane ramy – skraj zielonej łąki, brzeg brunatnego, zaoranego pola oddzielony od rżyska czerwono-żółtawą mie-dzą oraz ciemno błękitne pasmo lesistych wzgórz wyznaczających linię horyzontu. Miejsce położenia obserwatora wyznacza samotna brzoza ros-nąca na miedzy, która jednocześnie równoważy plany bliskie i dalekie oraz wprowadza niezbędne urozmaicenie do partii nieba całkowicie po-krytej świetlistymi obłokami. Także w przypadku tego obrazu jaskrawa żółć pola po żniwach wzbudzająca nieprzeparte wrażenie letniego, skwar-nego dnia niezbyt się zgadza z widokiem pochmurnego nieba, pozbawio-nego choćby skrawka czystego błękitu.

Kuske w omawianych dekadach, szczególnie na początku lat 40. XX wieku, preferował melancholijne krajobrazy jesienne bogate w rozmaite złamane barwy (Winter, Storm-Rusche 2007: 30–36). O tej porze roku stworzył wiele ujęć środkowopomorskiego krajobrazu. Szczególnie chętnie przedstawiał łagodne pagórki porośnięte wrzosem, których rozległe przestrzenie jednocześnie równoważył i podkreślał mocnym akcentem wertykalnym utworzonym przez samotne drzewo, brzozę, sosnę, bądź kępę zieleni. W tece w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie zachował się rysunek (Ryc. 24), który jest przypuszczalnie studium do widoku



Ryc. 24. Otto Kuske, *Wrzosowiska z sosną po prawej*, 1944 r.(?), czarna kredka, papier pseudożeberkowy (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/11)

wrzosowisk znanych z kolekcji rodzinnej. Płaszczyzny wody jeziora, rzeki czy strumienia urozmaicały taki pejzaż, odzwierciedlały wierność wobec oglądanego motywu, ale nie ożywiały widoku. Wodne akweny Kuske malował dość jednolicie kładzionymi szarobłękitnymi pasmami koloru. Wśród tych pejzaży dużą asymetrią kompozycji zwracają uwagę widoki stromych skrajów dolin potoków. Natomiast swobodą w kreowaniu efektów świetlnych na pograniczu ładu i wody wyróżnia się rysunek akwenu wodnego, któremu artysta przyglądał się stojąc pod starą sosną (Ryc. 25). Uchwycił w sposób godny impresjonisty delikatne rozproszone światło budujące letnią atmosferę okolicy, podkreślające rysunek kory pokrywającej pień drzewa, nadające lekkość zwisającym gałęziom, ożywiające lustro wody, pokryte drobnymi zmarszczkami fal i refleksami. Świetnie oddał migotliwą powierzchnię wody i opary unoszące się nad nią oraz



Ryc. 25. Otto Kuske, *Sosna nad wodą*, ndat., węgiel, papier (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/14; fot. G. Solecki)



Ryc. 26. Otto Kuske, *Nadbałtyckie sosny sztandarowe (o koronach ukształtowanych przez silne wiatry od morza)*, ndat., tusz chiński, akwarela(?), papier (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/4; fot. G. Solecki)

efekty świetlne związane z przenikaniem promieni słonecznych przez pęki sosnowych igieł. Drzewa sosnowe należały do motywów lubianych przez Kuskego ze względu na wielość malowniczych form ich koron. Jeden z rysunków upamiętnia popularny wśród malarzy motyw nadbałtyckich sosen sztandarowych o asymetrycznych koronach ukształtowanych przez silne wiatry wiejące od morza (Ryc. 26)². Wkładka czasopiśmiennicza posłużyła

² Por. zdjęcie takich sosen na wyspie Darß z komentarzem o popularności motywu (Engel 2000, il. 105).

mu do rozpowszechniania litografii z widokiem starej sosny o szczególnie rozłożystej koronie (*Kiefer, Unser Pommerland* 1934, H. 2: 76).

Krajobrazy z okolic Szczecina Kuske podejmował rzadziej, o czym świadczą tytuły prac wystawianych na prezentacjach *Pommersche Künstlerbund* (Stettin 1931–1944). Należał do nich obraz olejny ukazujący *Wiosnę nad Odrą* (*Frühling an der Oder*, Stettin 1930: kat. 63). Pejzaż nadodrzański z okolic wsi Mescherin z perspektywą rzeki w stronę żelaznego mostu na Odrze, nad którym przebiega linia telefoniczna upamiętnił na studium czarną kredką (Ryc. 27), a następnie opracował techniką litograficzną do druku w formie wkładki artystycznej (*An der Oder bei Mescherin, Unser Pommerland* 1934, H. 1, po 24). Na grafice linia telefoniczna nie jest już widoczna³.



Ryc. 27. Otto Kuske, *Nad Odrą koło Mescherina*, w lub przed 1934 r., ołówek, kalka (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/8; fot. G. Solecki)

Czasem tworzył także pejzaże nadmorskie i ziem leżących na wschód od Szczecina. W 1935 roku wystawił akwarele *Kosze plażowe* i *Na wydmach* (*Strandkörbe; In den Dünen*; Stettin 1935: kat. 52–53). W 1939 roku pokazał kompozycje *Stare łaki w Węgorzynie* (w powiecie łobeskim) i *Drogę koło Shutowa* (w powiecie choszczeńskim; *Alte Weiden in Teschen-dorf; Strasse am Steinberg*; Stettin 1939: kat. 55 i 67).

³ Za potwierdzenie lokalizacji dzięki dawnym kartom pocztowym z widokiem starego żelaznego mostu na Odrze dziękuję serdecznie Marcie Kurzyńskiej, kierującej Biblioteką Muzeum Narodowego w Szczecinie.

Wędrując po ziemi sławieńskiej Kuske nie omieszczał upamiętnić krajobrazów miejskich, głównie zabytkowej architektury dawnego darłowskiego zamku książęcego, w którym zaprzyjaźniony z nim Karl Rosenow założył muzeum, i fragmentu rynku w Darłowie z monumentalną bryłą kościoła parafialnego górującą nad przyrynkowymi kamieniczkami (*Schloß Rügenwalde, Marktplatz zu Rügenwalde mit Löwenapotheke*, oba 1941, Winter, Storm-Rusche 2007: 54). Urok położonego na równinie Sławna wydobył malując je z oddalenia, ze skraju brzozowej alei oświetlonej, podobnie jak łąka otaczająca miasto, delikatnymi promieniami rzeźkiego, jesiennego słońca (*Kirche in Schlawe*, Winter, Storm-Rusche 2007: 50). Rysunek czarną kredką ukazujący wzgórze porośnięte drzewami kryjącymi domostwa oraz ściany kościoła stojącego na szczycie tego wzniesienia wyrastającego pośród łąk jest studium do tego widoku Sławna (Ryc. 28).



Ryc. 28. Otto Kuske, *Widok Sławna z kościołem na wzgórzu*, ndat. (ok. 1940 r.), czarna kredka, papier (Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/17; fot. G. Solecki)

Swego rodzaju przegląd tematów podejmowanych podczas wędrowek po Pomorzu Kuske zawarł w tece piętnastu litografii wydanej w 1937 roku (Winter, Storm-Rusche 2007: 37–45). Umieścił w niej pejzaże pagórkowatego Pomorza Środkowego, ujście Wieprzy do morza w DarłóWKu, takie osobliwości przyrodnicze, jak pień bardzo starego drzewa wczepionego grubymi korzeniami w stok doliny strumienia, najbardziej godne uwagi obiekty zabytkowej architektury, między innymi pałac rodu Bismarcków w Warci-

nie i gotycką Bramę Słupską w Sławnie, przykłady wiejskiego budownictwa sakralnego i świeckiego oraz widoki budowli przemysłowych i konstrukcji technicznych, czyli papierni w Warcinie i mostu wspartego na wysokich arkadach na linii kolejowej do Miastka.

Przedstawienia zabudowy fabrycznej Kuske ukazywał już wcześniej planując udział w wystawach Pommersche Künstlerbund poświęconych tematyce pracy zgodnie z nową linią estetyczną panującą w Niemczech po zmianie władzy w 1933 roku. W latach 1935–1936 wystawił w Szczecinie obrazy przedstawiające fabrykę w mieście i położoną w dolinie Odry. Ta



Ryc. 29. Otto Kuske, *Fabryka*, olej, reprodukcja (Stettin 1935: kat. 66)



Ryc. 30. Otto Kuske, *Fabryka w dolinie Odry*, olej, reprodukcja (Stettin 1936: kat. 52)

pierwsza była ciekawym kompozycyjnie, asymetrycznym zestawieniem brył geometrycznych (*Fabrik*; Ryc. 29). Anonimowa grupa robotników podążających do zakładu stanowiąca sztafaż miała wymowę pesymistyczną – odzwierciedlała niedolę tych ludzi. Drugi obraz był panoramą doliny Odry ujętą z wysokiego stoku doliny. Ukazywał fabrykę jako „ciało obce” pośród naturalnego krajobrazu rzecznej (*Fabrik im Odertal*; Ryc. 30).

Kilka zamieszczonych w tece z 1937 roku litografii chałup pomorskich znalazło tematyczny ciąg dalszy w cyklu akwarel namalowanych w 1940 roku. Owe dziesięć akwarel stanowi w dorobku Kuskego zwarty zespół tematyczny dokumentujący charakterystyczne dolnosaskie formy ryglowych pomorskich chałup i pejzażu z wioską Dąbkowice leżącą nad jeziorem Bukowo, a także ulicy we wsi Staniewice (Winter, Storm-Rusche 2007: 46–49). Malarz przedstawił kilka wariantów malowniczego wyglądu tych chłopskich domów o dachach brogowych krytych trzcina i dwuspadowych strzechach nad budynkami bramnymi i gospodarczymi. Utrwalił formy domów skromniejszych, parterowych i bogatszych z wysokim, stromym dachem kryjących piętro. Ukazał wygląd elewacji od strony podwórza i od strony pola. Zastosował ujęcia perspektywiczne, by uzmysłowić wzajemne położenie budynków. Zwrócił uwagę na otoczenie zagród, jak i detale oraz elementy budowlane takie, jak: układ rygli, rozmieszczenie i wygląd płycinowych drzwi i krzyżowych okien, łukowate okno w dachu, przejazdy na podwórze, wiszący ganek prowadzący wzdłuż ściany budynku gospodarczego, studnia obita deskami i wsparty na rosochatym słupie żuraw z ciężarem umocowanym do tylnego końca.

Motywy figuralne nadal pozostawały drugim kręgiem tematycznym interesującym Kuskego. Na ekspozycjach *Pommersche Künstlerbund* wystawiał przedstawienia chłopów oraz tkaczy pomorskich. W 1934 został pokazany obraz olejny *Pomorski chłop* (*Pommerscher Bauer*, Stettin 1934: kat. 69), a w 1943 *Wschodniopomorska kobieta* (*Ostpommersche Frau*, Stettin 01.–02.1943: kat. 34). W latach 1940 i 1941 zaprezentował obrazy *Podczas tkania* i *Przy warsztacie tkackim* (*Beim Weben*, Stettin 1940: kat. 86; *Am Webstuhl*, Stettin 1941: kat. 42).

Wkładki artystyczne w czasopiśmie *Unser Pommerland* ukazywały starszych mężczyzn, jednego w pozie myśliciela, a drugiego jako badacza z krótką fajką w ustach studiującego grubą księgę (*Ruhender Mann*, Ryc. 31) i *Andacht*, 1935, H. 5: po s. 186). Kompozycje te miały formę ujęć portretowych wykonanych w zbliżeniu do kolan lub do pasa, w zwrocie $\frac{3}{4}$, w bliżej nieokreślonym wnętrzu. Całą uwagę widza artysta kierował na sylwetkę i twarz upamiętnianej osoby. Dążył do oddania zarówno cech fizycznych, psychiki, jak i chwilowych emocji odzwierciedlonych na obliczu portretowanej osoby.

Ryc. 31. Otto Kuske, *Odpoczywający mężczyzna*, 1931 r., litografia (*Unser Pommerland* 1931, H. 10, przed s. 367)



Otto Kuske tworząc zarówno obrazy, jak i rysunki poświęcił swe umiejętności przede wszystkim przedstawianiu i dokumentowaniu pomorskiego pejzażu naturalnego ukazując jego topograficzne bogactwo i charakterystyczną szatę roślinną z wielu punktów widzenia. Pewnym roślinom, przede wszystkim sosnom, poświęcił osobne studia. Interesował go również krajobraz kulturowy, na który składały się zabytki architektury, budownictwo miejskie oraz wsie ulicowe z tradycyjną zabudową opartą na wzorcach dolnosaskich. Upamiętnił zarówno robotniczo-przemysłową zabudowę Szczecina, jak i zamek w Darłowie. Ważną częścią pomorskiego pejzażu były typy ludzkie, charaktery, a rzadziej sceny rodzajowe, które Kuske uznał za intrygujące czy wyjątkowe. W przypadku motywów i scen figuralnych kierował się często wrażliwością na ludzki los i potrzebą wyrażenia krytyki społecznej. Część jego prac została rozpowszechniona dzięki ilustracjom w czasopiśmie w formie graficznych wkładek artystycznych bądź reprodukcji.

Podsumowanie

Dzieło Kuskego ze względu na podejmowaną tematykę to swego rodzaju *pendant* do *oeuvre* Hardowa. Prace obu artystów tworzących wiele lat na Pomorzu, jednego dzięki zainteresowaniom krajobrazem i postacią ludzką, a drugiego dzięki dokumentacyjnym pracom graficznym poświęconym głównie budownictwu, stanowią istotne, obfite i wiarygodne źródło ikonograficzne do wiedzy o dawnym Pomorzu. Obaj twórcy byli typowymi przedstawicielami grupy artystów niemieckich czynnych w XIX

i XX wieku, którzy podejmowali się przedstawiania regionalnego pejzażu i krajobrazu kulturowego. Specyfiką ich twórczości, wywodzącej się z realistycznego pejzażu szkoły Barbizon, było podejście dokumentacyjne, a w przypadku Hardowa nawet inwentaryzacyjne. Jest to wyraźnie widoczne na przykład przy porównaniu ich prac z obrazami i rysunkami Gustawa i jego bratanka Franza Pflugradtów czynnych na Pomorzu i w Meklemburgii od drugiej połowy XIX do połowy XX wieku (Peters-Pásztor, Rafalski 2023).

Bibliografia

- ENGEL H.-U. 2000. *Pommern. Unvergessene Heimat*, Würzburg: Stürz Verlag.
- GUTSCHE E. 2010. *Malarze, miejscowości i widoki Pomorza Zachodniego w pierwszej połowie XX wieku*, cz. 1, Pruszcz Gdański: Wydawnictwo Jasne.
- GWIAZDOWSKA E. 2004. Czar wakacji i smak codzienności – gmina Postomino w ikonografii, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. III: *Gmina Postomino*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 177–209.
- GWIAZDOWSKA E. 2007. Krajobraz naturalny i kulturowy gminy wiejskiej Darłowo udokumentowany w ikonografii archiwalnej, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. VI: *Darłowo*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 237–265.
- GWIAZDOWSKA E. 2009. Pośród pól i lasów nad środkowym biegiem Wieprzy. Gmina wiejska Sławno na dawnych mapach i widokach, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. IX: *Krajobrazy okolic Sławna*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 113–172.
- HARDOW R. 1921. Verschwiegene Kunststätten in Hinterpommern. Eine Herbstwanderung im Kreise Stolp, *Unser Pommerland*, H. 5, 163–165.
- HARDOW R. 1926. Die kirchlichen Bau- und Kunstdenkmäler in Stolp, [w:] *Stolp (Pommern) und seine Umgebung*, O. Eulitz (Hrsg.), Stolp (Pomm.): Oskar Eulitz Verlag, 78–102.
- HARDOW R. 1930. *Alte und neue Grabdenkmäler in Stadt- und Landkreis Stolp*, Stolp i. Pom.: Kommissionsverlag Oskar Eulitz.
- HARDOW R. 1931. *Stolper Zinngiesser und ihre nachweisbaren Arbeiten*, hrsg. von der Ortsgruppe Stolp der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde, Stolp i. Pom.: Kommissionsverlag Oskar Eulitz.
- KONTOWSKI K. 2019. Widoki Darłowa do 1945 roku, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. XIII: *Darłowo*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 147–178.
- PETERS-PÁSZTOR U., RAFALSKI H.J. 2023. *Gezeichnet, Gustav und Franz Pflugradt. Ein Portrait Vorpommerns und Mecklenburgs auf den Spuren Caspar David Friedrichs*, Niederfinow: Ute Peters-Pásztor Papierwerken.
- SCHWAMBORN I., TKACZ-LASKOWSKA V. 2010. *Otto Kuske. Malarz ziemi pomorskiej. Maler des pommerschen Landes. Katalog wystawy. Katalog der Ausstellung, Kluki 05.–07.2010*, Słupsk: Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku Oddział Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach.
- SELHEIM I., WŁODARSKA G. 2006. *Słupsk i Pomorze w rysunku i grafice Rudolfa Hardowa. Rudolf Hardow. Stolp und Hinterpommern in seinen Zeichnungen*, Katalog wystawy.

- Katalog der Ausstellung, Kluki 05.–06.2006*, Słupsk: Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku Oddział Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach.
- SELLHEIM I., WŁODARSKA-KOSZUTOWSKA G. 2008. *Rudolf Hardow. Słupsk i Pomorze w rysunku i grafice. Stolz und Pommern in Zeichnung und Graphik*, Słupsk: Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku.
- STETTIN 1913. *Pommerscher Verein für Kunst und Kunstgewerbe, Katalog für die 3. Ausstellung 1913 im Stadtmuseum. Graphische Ausstellung 16.03.–13.04.1913*, Stettin: Fischer & Schmidt.
- STETTIN 1922. *Gemeinsame Kunstaussstellung des Pommerschen Künstlerbundes und der „A.P.K.“ – Ausstellungsvereinigung Pommerscher Künstler*, Stettin: Stadt Museum, Juli–August 1922.
- STETTIN 1924. *15. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 26.10.–23.11.1924.
- STETTIN 1925. *16. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 1.11.–29.11.1925.
- STETTIN 1926. *17. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 7.11.–5.12.1926.
- STETTIN 1929. *20. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum.
- STETTIN 1930. *21. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum.
- STETTIN 1932. *23. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 26.10.–23.11.1924.
- STETTIN 1934. *25. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 9.12.1934–6.01.1935.
- STETTIN 1935. *26. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes, Der schaffende Mensch*, Stettin: Museum 10.11.–9.12.1935.
- STETTIN 1936. *27. Jubiläumsausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 29.11.–25.12.1936.
- STETTIN 1937. *RKK Ausstellung Die bildende Künste in Pommern*, Stettin: Städtisches Museum, Hakenterrasse 17.10.–31.10.1937.
- STETTIN 1939. *30. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 10.12.1939–7.01.1940.
- STETTIN 1940. *31. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum an der Hakenterrasse 6.10.–3.11.1940.
- STETTIN 1941. *32. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes, Oelgemälde / Ölgemälde und Plastik*, Stettin: Museum 30.11.–28.12.1941.
- STETTIN 1941/1942. *33. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum 4.01.–2.02.1942.
- STETTIN 1943-1. *35. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum Januar–Februar 1943.
- STETTIN 1943-2. *36. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum Oktober–November 1943.
- STETTIN 1944. *37. Ausstellung des Pommerschen Künstlerbundes*, Stettin: Museum Januar–Februar 1944.
- TKACZ-LASKOWSKA V., SELLHEIM I., KUPISIŃSKI R. 2013. *Pomorskie malarstwo plenerowe i grafika. Pommersche Landschaft in Malerei und Grafik 1900–1945. Katalog wystawy. Katalog der Ausstellung, Kluki 2013*, Kluki: Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach Oddział Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku, 21–22, 24–26, 32–34, 38–39, 59–74, 112–118.

- Unser Pommerland. Monatsschrift für das Kulturleben der Heimat*, Stettin: Verlagsbuchhandlung und Druckerei Fischer & Schmidt: 1921: Heft 1, 5; 1922: Heft 1–2, 4, 6; 1923: Heft 1; 1928: Heft 2; 1931: Heft 5, 10; 1933: Heft 1–2.
- WENDT E. 2004. Kuske, Otto, [w]: *Stettiner Lebensbilder*, Köln–Weimar–Wien: Böhlau Verlag: 302–303.
- WINTER H., STORM-RUSCHE A. 2007. *Otto Kuske. Ein Pommerscher Maler 1886–1945*, Bonn: Siering KG.

Pommern beschreibend verewigten sie – zwei pommersche Künstler Rudolf Hadrow und Otto Kuske

Zusammenfassung

Der Artikel ist 2 Künstlern gewidmet, die in der 1. Hälfte des XX. Jahrhunderts in Pommern gewirkt haben.

Rudolf Hardow (1878–1946) aus Mecklenburg hatte eine pädagogische und künstlerische Ausbildung. Von 1907 bis 1937 hat er in Stolp (Ślupsk) gelehrt. Dort war er gesellschaftlich als Mitorganisator des städtischen Kunstvereins tätig. Seine Texte waren immer mit dem Thema „Kunst“ verbunden. Seine Zeichnungen und Kupferstiche besaßen dokumentarischen und inventarisierenden Charakter. Sie sind dem Bauwesen und der Architektur der Stadt Stolp gewidmet, eben der Dokumentation farbiger pommerscher Kirchenfenster und Grabmäler.

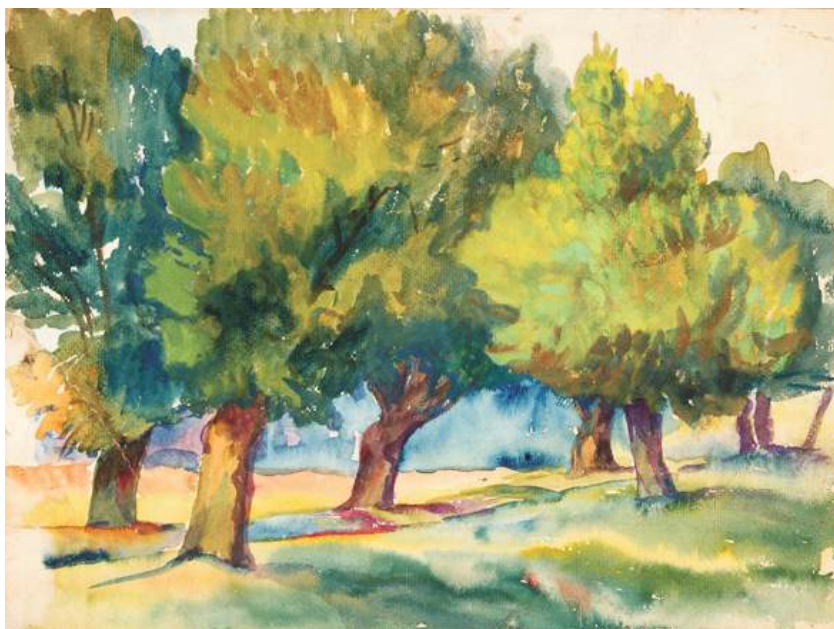
Otto Kuske (1886–1945) aus Mittelpommern war ebenfalls pädagogisch und künstlerisch gebildet. Seine erste Anstellung war in Polzin (Połczyn), dann in Samter (Szamotuły), Köslin (Koszalin), von 1919 bis 1936 in Stettin (Szczecin). Als Mitglied des Pommerschen Künstlerbundes beteiligte er an den Ausstellungen in Stettin und Rügenwalde (Darłowo). Er fertigte Zeichnungen, Aquarelle, Grafiken an, auch Illustrationen und Gebrauchsgrafik. Er verewigte pommersche Landschaften und figurale Motive wie Menschen (Portraits). Ansichten, wie z.B. der Stettiner Hafen, verband er mit technischen Bauten und Gestalten (Hafenarbeiter) auch mit der ökonomischen Krise der zweiten Hälfte des XX. Jh.

Das Kunstschaffen dieser beiden Künstler ist eine wichtige Quelle für die Untersuchung der pommerschen Landschaft in kultureller und künstlerischer Richtung.

TABLICA I

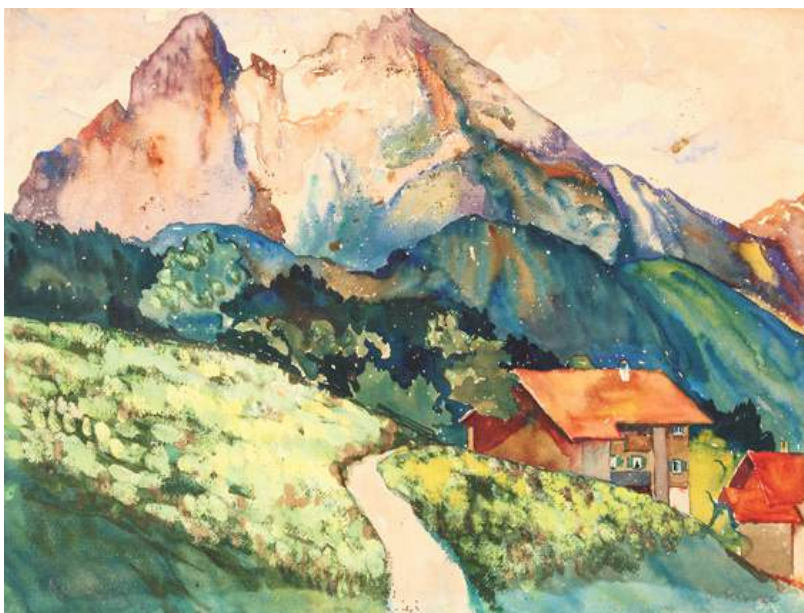


Tabl. I: A. Otto Kuske, *Kłęczący akt kobiety mierzący pantofelek*, akwarela, papier, Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/22 (fot. G. Solecki)



Tabl. I: B. Otto Kuske, *Stara aleja*, ndat., akwarela, farby kryjące, papier gruby, Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/24 (fot. G. Solecki)

TABLICA II



Tabl. II: A. Otto Kuske, *Pejzaż alpejski*, ndat., akwarela, papier gruby, Muzeum Narodowe w Szczecinie, MNS/H/747/23 (fot. G. Solecki)



Tabl. II: B. Otto Kuske, *Łasztownia przy Moście Kłódnym*, w lub po 1926 r., olej, płótno, własność Grzegorza Kleczewskiego (publikacja za zgodą)

Flora naczyniowa z lat 1881–1942 z terenu byłego powiatu sławieńskiego w zbiorach Herbarium Slupensis SLTC

ZBIGNIEW SOBISZ (SŁUPSK)
OLIWIA FIRLONG-LAUDA (SŁUPSK)

Wprowadzenie

Zielnikiem, czyli herbarium (łac. *herba* – ‘zioło’) nazywamy kolekcję zasuszonych okazów roślin ułożonych i sklasyfikowanych według określonego kryterium oraz odpowiednio opisanych. Historyczne określenie *hortus siccus* (z łac. ‘suchy ogród’) również stało się synonimem kolekcji zasuszonych roślin. Inne określenia to *hortus mortuus* (‘martwy ogród’) i *hortus hyemalis* (‘ogród zimowy’) (Drobnik 2007).

Zielnik to także placówka naukowa zajmująca się gromadzeniem, badaniem i przechowywaniem zbiorów botanicznych. Instytucje takie działają w: uczelniach wyższych, instytutach badawczych związanych z rolnictwem i leśnictwem, ogrodach botanicznych, parkach narodowych, muzeach przyrodniczych i muzeach regionalnych. Idea zachowania okazów roślin w stanie zasuszonym liczy ponad 450 lat. Przypuszczalnie pomysłodawcą zielnika w znanej nam dziś postaci, w którym okazy są wysuszone i przymocowane do arkusza papieru, jest botanik Luca Ghini (ok. 1490–1556), profesor uniwersytetu w Bolonii. Jego zbiory nie dotrwały do naszych czasów. Najstarszy zachowany zielnik zebrany w celach naukowych jest przechowywany w Biblioteca Angelica w Rzymie i pochodzi z 1532 roku. Jego autorem jest Gherardo Cibo, uczeń Ghiniego. Ekspozyty spreparowane według metody Ghiniego zaczęto gromadzić w pierwszym herbarium na uniwersytecie w Padwie. Był to pierwszy zielnik in-

stytucja (Lane 1996). Najstarszy w Polsce zielnik włoskiego lekarza Silvio Boccone z 1674 roku znajduje się w Muzeum Przyrodniczym we Wrocławiu (Rostański 1963).

W drugiej połowie XIX i pierwszej połowie XX wieku na Pomorzu florystyką zajmowali się amatorzy: aptekarze, lekarze, nauczyciele, pastorowie. Często wykonywali bardzo profesjonalne zielniki, a nawet dokonywali znaczących w skali regionalnej odkryć florystycznych. Przykładem są zachowane ponad 200-letnie zielniki pastora Georga Gotthilfa Jacoba Homanna przechowywane w Herbarium Slupensis SLTC i Herbarium Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (GDMA) (Kupisiński i in. 2016). Również źródłem informacji o florze Pomorza są florilegia (Sobisz, Radomski 2014; Szybowska, Madeja-Grzyb 2017). Florilegium zawiera odwzorowanie zasuszonych roślin wykonane różnymi technikami, między innymi rysunek, drzeworyt, miedzioryt z opisami.

Celem pracy było opracowanie listy gatunków z terenu byłego powiatu sławieńskiego z lat 1881–1945 w zbiorach Herbarium Slupensis SLTC. W wyniku rozstrzygnięć II wojny światowej znaczna część Pomorza znalazła się w granicach Polski. Obwód sławieński zgodnie z podziałem z marca 1945 roku składał się z czterech miast: Darłowa, Polanowa, Sławna i Sianowa, dziewięciu gmin wiejskich oraz 175 gromad i wchodził w skład okręgu gdańskiego (Kluszczyńska i in. 2007).

1. O słupskim Herbarium

Herbarium Slupensis SLTC istnieje od 1969 roku, a jego pierwszym kuratorem był Józef Misiewicz. Herbarium stanowi zbiór ponad 70 tys. arkuszy zielnikowych. Gromadzono w nim florę naczyniową z terenów Pomorza ze szczególnym uwzględnieniem flory portów morskich (Misiewicz 1976). Było ono jedynym tego rodzaju zbiorem ówczesnego Zakładu Biologii, który między innymi był ośrodkiem dydaktycznym w ramach zajęć botanicznych. Drugi zielnik powstawał od 1975 roku, gdy powstał Zakład Ekologii i Ochrony Środowiska w ówczesnej Wyższej Szkole Pedagogicznej w Słupsku. Jego założycielem i kuratorem był Eugeniusz Ryszard Śpiewakowski. Zielnik był zbiorem roślin gromadzonych w ramach badań florystycznych okolicznych terenów Żydowa, Lubiatowa oraz Żarnowca. W 1990 roku do kolekcji włączono zbiory mszaków i porostów. Połączenie obu zbiorów nastąpiło w 1995 roku. Kuratorem Herbarium został Ireneusz Izydorek. W 2006 roku zastąpił go Zbigniew Sobisz.

W Herbarium Slupensis SLTC Instytutu Biologii Uniwersytetu Pomorskiego w Słupsku znajdują się cenne materiały zielnikowe. Jest to

depozyt Muzeum-Zamku Książąt Pomorskich w Darłowie ocalały po II wojnie światowej. Alegaty pochodzą z przełomu XIX i początku XX wieku. Zielnik ten w 1974 roku został przejęty przez botanika Józefa Misiewicza, ówczesnego pracownika uczelni słupskiej. Opracował on zgromadzone w zielniku karty zielnikowe, a wyniki swojej pracy opublikował (Misiewicz 1977). Większość tych zbiorów pochodzi z Pomorza, ale również z Sudetów, okolic Świdnicy, Świeradowa-Zdroju i Wołowa, a także Macedonii, Capri i Pompejów (Misiewicz, Kozieł 1978). W zbiorach kolekcji botanicznej Herbarium znajduje się wiele roślin wymarłych i zagrożonych wyginięciem w skali całego kraju, jak również w skali Pomorza (Sobisz, Truchan 2009, 2010; Sobisz i in. 2022).

2. Uwagi metodyczne

Głównym źródłem danych florystycznych w niniejszej pracy były zbiory roślin w Herbarium Słupensis SLTC pochodzące z lat 1881–1945. Dla rozpoznania ogólnego stanu flory naczyniowej Pomorza i jej przestrzennego zróżnicowania wykorzystano *Atlas rozmieszczenia roślin naczyniowych w Polsce* (Zajac, Zajac 2001; 2019). Ponadto źródłem danych o stanowiskach roślin ujętych w opracowaniu były prace florystyczne badaczy niemieckich (Klinggräff 1880; Römer 1904; Kohlhoff 1918; Rosenow 1924; Holzfuss 1914, 1937; Leick 1926). W przypadku prac opublikowanych ustalenie stanowisk roślin było możliwe dzięki danym zawartym w bibliografii botanicznej Pomorza (Ziarnek 2012a; 2012b). Nazewnictwo roślin naczyniowych zielnych podano za Mirkiem i in. (2020), jedynie nomenklaturę *Calystegia pulchra* według Brummit (2010) i *Anthyllis vulneraria* var. *maritima* za Cullen (2010). Nomenklatura dendroflory jest zgodna z dziełem Senety i in. (2021).

Status ochronny gatunków przyjęto za rozporządzeniem Ministra Środowiska¹, gdzie: OC to gatunek objęty całkowitą ochroną prawną, a OCz gatunek objęty częściową ochroną prawną.

Przy ocenie zagrożenia taksonów wykorzystano zalecenia Światowej Unii Ochrony Przyrody (IUCN 2001; 2012a; 2012b), a także propozycje Gärdenforsa i in. (2001). Przyjęto następujące kategorie zagrożenia: **EX** – takson wymarły na terenie Polski; **RE** – takson wymarły na Pomorzu Gdańskim; **CR** – takson krytycznie zagrożony; **EN** – takson zagrożony wymarciem; **VU** – takson narażony na wymarcie; **NT** – takson bliski za-

¹ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. RP nr 0, poz. 1409).

grożenia; **LC** – takson najmniejszej uwagi (słabo zagrożony); nie kwalifikuje się do żadnej z wyższych kategorii, lecz zasługuje na uwagę w aspekcie ochrony; **DD** – takson, którego stopień zagrożenia nie może być określony z powodu braku wystarczających informacji.

3. Wyniki

W trakcie inwentaryzacji zidentyfikowano 222 alegaty reprezentujące 198 taksonów roślin naczyniowych (Tab. 1). Należą one do 145 rodzajów i 64 rodzin. Liczba gatunków w poszczególnych rodzinach wynosi od 1 do 17. Najbogatsze w gatunki są rodziny: różowate (*Rosaceae*) – 17, turzycowate (*Cyperaceae*) – 10, astrowate (*Asteraceae*) – 9, motylkowate (*Fabaceae*) – 8, goździkowate (*Caryophyllaceae*) – 6. Do rodzin reprezentowanych przez jeden gatunek zaliczono: klonowate (*Aceraceae*), czosnkowate (*Alliaceae*), obrazkowate (*Araceae*), trojeściowate (*Asclepiadaceae*), rzęślowate (*Callitrichaceae*), konwaliowate (*Convallariaceae*), powojowate (*Convolvulaceae*), cyprysowate (*Cupressaceae*), szczeciowate (*Dipsacaceae*), rosiczkowate (*Droseraceae*), nerecznicowate (*Dryopteridaceae*), oliwnikowate (*Eleagnaceae*), goryczkowate (*Gentianaceae*), bodziszkowate (*Geraniaceae*), hiacyntowate (*Hyacinthaceae*), żabiściekowate (*Hydrocharitaceae*), dziurawcowate (*Hypericaceae*), kosaćcowate (*Iridaceae*), poryblinowate (*Isoëtaceae*), rzęśowate (*Lemnaceae*), pływaczowate (*Lentibulariaceae*), liliowate (*Liliaceae*), lnowate (*Linaceae*), widłakowate (*Lycopodiaceae*), magnoliowate (*Magnoliaceae*), woskownicowate (*Myricaceae*), grzybieniolowate (*Nymphaeaceae*), wiesiołkowate (*Onagraceae*), babkowate (*Plantaginaceae*), skalnicowate (*Saxifragaceae*), jeżogłówkowate (*Sparganiaceae*), pokrzywowate (*Urticaceae*), werbenowate (*Verbenaceae*), rozrzutkowate (*Woodsiaceae*) i zamętnicowate (*Zannicheliaceae*). Zmienność liczby gatunków w rodzajach wynosi od 1 do 6. Do najliczniej reprezentowanych w gatunki rodzajów zalicza się: jeżyna / malina (*Rubus*) – 6 taksonów, turzyca (*Carex*), sit (*Juncus*), wiciokrzew (*Lonicera*) i rdestnica (*Potamogeton*) – po 4 taksony.

W zbiorach Herbarium Slupensis zachowało się pięć taksonów uznanych za wymarłe (EX, RE) i krytycznie zagrożone (CR). Do taksonów wymarłych należą, m.in.: *Primula farinosa* i *Pulsatilla vulgaris*, a do krytycznie zagrożonych: *Botrychium matricariifolium*, *Elymus farctus* i *Caucalis platycarpos*. W zbiorach Herbarium Slupensis zachowało się 14 taksonów uznanych za wymierające (E): *Bromus ramosus*, *Carex dioica*, *Coralorhiza trifida*, *Cypripedium calceolus*, *Dianthus superbus*, *Hordelymus europaeus*, *Iris sibirica*, *Liparis loeselii*, *Oenanthe fistulosa*, *Pin-*

guicula vulgaris, *Primula elatior*, *Rubus chamaemorus*, *Saxifraga hirculus* i *Viola epipsila*.

Do taksonów zagrożonych (EN) należą: *Baeothryon caespitosum*, *Betula nana*, *Linaria odora*, *Litorella uniflora*, *Ranunculus reptans*. Do kategorii taksonów narażonych (VU) zalicza się m.in.: *Arum maculatum*, *Diphasiastrum complanatum*, *Eleocharis quinqueflora*, *Eryngium maritimum*, *Isoëtes lacustris*, *Linosyris vulgaris*, *Nuphar pumila*, *Ophioglossum vulgatum*, *Pedicularis palustris*, *Potamogeton praelingus*, *Radiola linoides* i *Stachys annua*. W grupie gatunków bliskich zagrożenia (NT) zanotowano m.in.: *Aira caryophylla*, *Arctostaphylos uva-ursi*, *Carex driandra*, *Dactylorhiza maculata*, *Drosera rotundifolia*, *Epipactis palustris*, *Gagea sphatacea*, *Juncus filiformis*, *Lycopodium clavatum*, *Moneses uniflora*, *Nasturtium officinale*, *Rhynchospora alba*, *Scabiosa columbaria* i *Zannichellia palustris* (Tab. 1).

Łącznie zinwentaryzowano 44 gatunki objęte ochroną prawną, z czego 26 są objęte ochroną całkowitą, a 18 częściową. Do gatunków objętych ochroną całkowitą należą: *Arctostaphylos uva-ursi*, *Arum maculatum*, *Betula humilis*, *B. nana*, *Botrychium matricariifolium*, *Coralorhiza trifida*, *Cypripedium calceolus*, *Dianthus superbus*, *Drosera rotundifolia*, *Epipactis palustris*, *Eryngium maritimum*, *Gentianella campestris*, *Iris sibirica*, *Isoëtes lacustris*, *Linaria odora*, *Linosyris vilgaris*, *Liparis loeselii*, *Litorella uniflora*, *Myrica gale*, *Nuphar pumila*, *Ophioglossum vulgare*, *Pinguicula vulgaris*, *Primula farinosa*, *Pulsatilla pratensis*, *Rubus chamaemorus* i *Saxifraga hirculus*.

Do gatunków objętych ochroną częściową zaliczono: *Allium ursinum*, *Baeothryon caespitosum*, *Campanula latifolia*, *Carex dioica*, *Dactylorhiza incarnata*, *D. maculata*, *D. majalis*, *Diphasiastrum complanatum*, *Epipactis atrorubens*, *Helichrysum arenarium*, *Hippophaë rhamnoides*, *Ledum palustre*, *Lonicera periclymneum*, *Lycopodium clavatum*, *Moneses uniflora*, *Nasturtium officinale*, *Pedicularis palustris* i *Primula elatior* (Tab. 1).

Z terenu dawnego Ogródu Botanicznego pochodzi 21 kart zielnikowych w większości przygotowanych przez Karla Friedricha Marquardta – kierownika Działu Botaniki i Zoologii Muzeum w Darłowie, prawdopodobnie założyciela Ogródu (Sobisz i in. 2003). Spośród roślin objętych całkowitą ochroną prawną na podkreślenie zasługują obrazki plamiste *Arum maculatum* notowane z Darłowa i Ogródu Botanicznego, w którym utrzymują się do dzisiaj. W Darłowie (Ogród Zamkowy) po raz pierwszy były notowane przez Müllera (1911). Inwentaryzacja z początku XXI wieku nie potwierdziła obecności obrazków plamistych (Dajdok, Kaćki 2001). Ponowne badania terenowe fosy zamkowej w Darłowie w 2022 roku poświadczyły ich występowanie (Sobisz 2023; dwa alegaty w Herbarium Slupensis).

Tabela 1. Flora naczyniowa na terenie byłego powiatu sławińskiego do 1945 r. w zbiorach Herbarium Słupensis SLTC

Rodzina i gatunek (nazwy łacińska i polska)	Gatunek (nazwa polska)	Rok	Autor	Miejsce zbioru	Kategorie zagrożenia			
					PCzK	PCzL	PZ	status
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Aceraceae – Klonowate								
<i>Acer campestre</i> L.	klon polny	1945	K.M.	Polanów	×	×	R	×
Alliaceae – Czosnkowate								
<i>Allium ursinum</i> L. Tabl. I: A	czosnek niedźwiedzi	1931 1935	K.M. H.K.	Darłowo Boleszewo	×	×	×	OCz
Apiaceae – Baldaszkowate								
<i>Aethusa cynapium</i> L. subsp. <i>cynapium</i>	blekot pospolity typowy	1916	K.K.	Żydowo	×	DD	×	×
<i>Caucalis platycarpus</i> L.	włóczydło polne	1916	K.K.	Żydowo	EN	CR	I	×
<i>Eryngium alpinum</i> L.	mikolajek alpejski	1943	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×
<i>Eryngium maritimum</i> L.	mikolajek nadmorski	1941	K.M.	Kopań	×	VU	V	OC
<i>Oenanthe fistulosa</i> L.	kropidło pieszczalkowate	1934	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	VU	E	×
<i>Sium latifolium</i> L.	marek szerokolistny	1928	H.O.	Jarosławiec	×	×	×	×
Araceae – Obrazkowate								
<i>Arum maculatum</i> L.	obrazki plamiste	1931 1934 1934	E.H. K.M. H.K.	Darłowo Sławno Ogród Botaniczny Darłowo	VU	VU	×	OC
Asclepiadaceae – Trojeściowate								
<i>Vincetoxicum hirsutinaria</i> Medik.	ciemieżyk białokwiatowy	1929	A.D.	Sulechowo	×	×	×	×
Aspleniaceae – Zanokcicowate								
<i>Asplenium trichomanes</i> L.	zanokcica skalna	1903	F.R.	Żydowo	×	×	×	×
Asteraceae – Astrowate								
<i>Achillea ptarmica</i> L.	krwawnik kichawiec	1933	H.K.	Sławno	×	×	×	×
<i>Anthemis tinctoria</i> L.	rumian żółty	1934	H.O.	Niemica	×	×	×	×
<i>Centaurea solstitialis</i> L.	chaber wełnisty	1923	E.Ha.	Łętowo	×	×	×	×

<i>Filago vulgaris</i> Lam.	nicennica niemiecka	1916	K.K.	Żydowo	×	×	×	×	×
<i>Helichrysum arenarium</i> (L.) Moench	kocanki piaszkowe	1928	A.K.	Królewice	×	×	×	×	OCz
<i>Inula salicina</i> L.	oman wierzbołistny	1936	H.K.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	V	×
<i>Linosyris vulgaris</i> Cass.	ożota zwyczajna	1937	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	VU	×	×	OC
<i>Pulicaria vulgaris</i> Gaertn.	plesznik zwyczajny	1937	H.K.	Buszyno	×	×	×	×	×
<i>Rudbeckia laciniata</i> L.	rudbekia naga	1931	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×	×
Betulaceae – Brzozowate									
<i>Betula humilis</i> Schrank	brzoza niska	1906	K.K.	Wicko	×	×	×	×	OC
<i>Betula nana</i> L.	brzoza karłowata	1907	K.K.	Żukowo	EN	EN	×	×	OC
<i>Betula pubescens</i> Ehrh.	brzoza omszona	1928	E.Ha.	Brzeście	×	×	×	×	×
Brassicaceae – Krzyżowe									
<i>Cardaria draba</i> (L.) Desv.	pieprzycznik przydrożny	1930	K.M.	Darłowo	×	×	×	×	×
<i>Nasturtium officinale</i> R. Br.	rukiew wodna	1928	H.O.	Jarosławiec	×	NT	V	×	OCz
<i>Rorripa amphibia</i> (L.) Besser	rzepicha ziemnowodna	1927	A.B.	Łącko	×	×	×	×	×
<i>Sinapis alba</i> L.	gorczyca jasna	1922	A.B.	Podgórki	×	×	×	×	×
Callitrichaceae – Rzęślowate									
<i>Callitriche stagnalis</i> Scop.	rzęśl wielkoowocowa	1928	E.H.	Jarosławiec	×	DD	V	×	×
Campanulaceae – Dzwonkowate									
<i>Campanula cervicaria</i> L.	dzwonek szczytniasty	1916	K.K.	Żydowo	×	×	V	×	×
<i>Campanula latifolia</i> L.	dzwonek szerokolistny	1929	K.M.	Nacmierz	×	×	V	×	OCz
<i>Campanula persicifolia</i> L.	dzwonek brzoskwiniolistny	1933	K.M.	Sławno	×	×	×	×	×
Caprifoliaceae – Przewiętniowate									
<i>Lonicera alpigena</i> L.	wiciokrzew alpejski	1917	K.K.	Żydowo	×	×	×	×	×
<i>Lonicera caerulea</i> L.	wiciokrzew siny	1937	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×	×
<i>Lonicera periclymenum</i> L. Tabl. I: B	wiciokrzew pomorski	1928 1944	H.O. K.M.	Jarosławiec Wicie	×	×	×	×	OCz
<i>Lonicera xylosteum</i> L.	wiciokrzew pospolity	1931	K.M.	Darłowo	×	×	×	×	×

cd. tab. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Caryophyllaceae – Goździkowate								
<i>Dianthus carthusianorum</i> L.	goździk kartuzek	1886	F.R.	Żydowo	×	×	×	×
<i>Dianthus superbus</i> L.	goździk pyszny	1938	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	VU	E	OC
<i>Honckenya peploides</i> (L.) Ehrh.	honkenia piskowa	1930	K.M.	Darłowo	×	NT	×	×
<i>Silene chlorantha</i> (Willd.) Ehrh.	lepnica zielonawa	1937	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×
<i>Stellaria uliginosa</i> Murray	gwiazdnica bagienna	1929	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	×
<i>Viscaria vulgaris</i> Röne	smółka pospolita	1929	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	×
Chenopodiaceae – Komosowate								
<i>Chenopodium polyspermum</i> L.	komosa wielonasienna	1911 1933	K.K. H.K.	Chocimino Lejkowo	×	×	×	×
Convallariaceae – Konwaliowate								
<i>Polygonatum verticillatum</i> (L.) All.	kokoryczka okółkowa	1925	O.K.	Sulechowo	×	×	×	×
Convolvulaceae – Powojowate								
<i>Calyptegia pulchra</i> Brummit & Heywood	kielisznik nadobny	1897 1943	O.K. K.M.	Malechowo Stanów	×	×	×	×
Cupressaceae – Cyprysowate								
<i>Juniperus chinensis</i> L.	jałowiec chiński	1923	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×
Cuscutaceae – Kianankowate								
<i>Cuscuta epithymum</i> (L.) L.	kiananka macierzankowa	1940	H.S.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	V	×
Cyperaceae – Turzycowate								
<i>Baelhryon caespitosum</i> (L.) A. Dietr. Tabl. I: C	welnianeczka darniowa	1926	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	EN	EN	V	OCz
<i>Bolboschoenus maritimus</i> (L.) Palla	sitowiec nadmorski	1932	E.Ha.	Żukowo Morskie	×	×	×	×
<i>Carex dioica</i> L.	turzyca dwupienna	1906	K.K.	Stary Żelibórz	×	VU	E	OCz
<i>Carex disticha</i> Huds.	turzyca dwustronna	1906	K.K.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	V	×
<i>Carex diandra</i> Schrank	turzyca obła	1934	K.M.	Sławno	×	NT	×	×

<i>Carex hirta</i> L.	turzyca owłosiona	1929	K.M.	Żydowo jez. Kamienno	×	×	×	×
<i>Eleocharis acicularis</i> (L.) Roem. & Schult.	ponikło iglowate	1931	E.Ha.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	×
<i>Eleocharis quinqueflora</i> (Hartmann) O. Schwarz	ponikło skapokwiatowe	1906	K.K.	Żydowo	×	VU	V	×
<i>Eriophorum latifolium</i> Hoppe	wielianka szerokolistna	1929	H.O.	Żydowo, jez. Kwiecko	×	×	V	×
<i>Rhynchospora alba</i> (L.) Vahl.	przygielka biała	1926	E.Ha.	Chocimino	×	NT	V	×
Dipsacaceae – Szczeciowate								
<i>Scabiosa columbaria</i> L.	dziakiew gołębia	1934	K.M.	Sławno	×	NT	V	×
Droseraceae – Rosiczkowate								
<i>Drosera rotundifolia</i> L.	rosiczka okrągłolistna	1931	E.Ha.	torfowisko k. Ostrowca	×	NT	I	OC
Dryopteridaceae – Nerecznicowate								
<i>Dryopteris carthusiana</i> (Vill.) H.P. Fuchs	nerecznica krótkoostna	1926	H.K.	Zielnowo	×	×	×	×
Eleagnaceae – Oliwnikowate								
<i>Hippophaë rhamnoides</i> L.	rokitnik zwyczajny	1928 1934	O.K. K.M.	Jarosławiec Cisowo	×	×	×	OCz
Ericaceae – Wrzosowate								
<i>Arctostaphylos uva-ursi</i> (L.) Spreng.	macznica lekarska	1897	K.K.	Żydowo	×	NT	×	OC
<i>Ledum palustre</i> L.	bagno zwyczajne	1928	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	OCz
<i>Vaccinium uliginosum</i>	borówka bagienna	1930	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	×
<i>Vaccinium vitis-idaea</i> L.	borówka brusznica	1930	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	×
Fabaceae – Motylkowate								
<i>Amorpha fruticosa</i> L.	amorfa krzewiasta	1930	E.H.	Łętowo	×	×	×	×
<i>Anthyllis vulneraria</i> L.	przelot pospolity	1929	E.Ha.	Brzeście	×	×	×	×
<i>Anthyllis vulneraria</i> var. <i>maritima</i>	przelot pospolity nadmorski	1926	E.H.	Jarosławiec	×	×	×	×
<i>Lathyrus niger</i> L.	groszek czerniejący	1906 1934	K.K. K.M.	Kępiny Cisowo	×	×	×	×
<i>Lathyrus sylvestris</i> L.	groszek leśny	1916	F.R.	Noskowo	×	×	×	×
<i>Trifolium fragiferum</i> L.	koniczyna rozdęta	1930	H.K.	Wicko Morskie	×	×	×	×

cd. tab. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Vicia cassubica</i> L.	wyka kaszubska	1905	K.K.	Rosocha	×	×	×	×
<i>Vicia lathyroides</i> L.	wyka łądzianowata	1906	K.K.	Jacinki	×	×	×	×
Fumariaceae – Dymnicowate								
<i>Corydalis cava</i> Schweigg. & Körte	kokorycz pusta	1916	K.K.	jez. Kwiecko	×	×	×	×
<i>Corydalis intermedia</i> (L.) Méral	kokorycz wątła	1918	A.B.	Sławsko	×	×	R	×
<i>Corydalis solida</i> (L.) Clairv.	kokorycz pełna	1934	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	R	×
Gentianaceae – Goryczkowate								
<i>Gentianella campestris</i> (L.) Börner	goryczuszka polna	1905	F.R.	Sławsko	×	DD	×	OC
Geraniaceae – Bodziszkowate								
<i>Geranium sylvaticum</i> L.	bodziszek leśny	1929	H.S.	Polanów	×	×	R	×
Hyacinthaceae – Hiacyntowate								
<i>Ornithogallum collinum</i> Guss.	śniedek cienkolistny	1915	K.K.	Żydowo	×	×	×	×
Hydrocharitaceae – Żabiściekowate								
<i>Hydrocharis morsus-ranae</i> L.	zabiściek pływający	1924	E.Ha.	Łętowo	×	×	×	×
Hypericaceae – Dziurawcowate								
<i>Hypericum humifusum</i> L.	dziurawiec rozesłany	1929	A.D.	Pieszcz	×	×	R	×
Iridaceae – Kosaćcowate								
<i>Iris sibirica</i> L. Tabl. II: A	kosaciec syberyjski	1926	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	×	VU	E	OC
Isoëtaceae – Poryblynowate								
<i>Isoëtes lacustris</i> L. Tabl. II: B	poryblyn jeziorny	1911	K.K.	jez. Kamiennie	VU	VU	V	OC
Juncaceae – Sitowate								
<i>Juncus alpino-articulatus</i> Chaix.	sit alpejski	1923	E.L.	Darłowo	×	×	×	×
<i>Juncus capitatus</i> Weigel	sit główkowaty	1928	A.D.	Królewo	×	×	R	×
<i>Juncus filiformis</i> L.	sit cienki	1906	K.K.	Żydowo	×	NT	×	×
<i>Juncus conglomeratus</i> L. em. Leers	sit skupiony	1928	A.K.	Królewo	×	×	×	×
<i>Luzula multiflora</i> (Retz.) Lej.	kosmatka licznokwiatowa	1931	H.K.	Kopnica	×	×	×	×

Lamiaceae – Jasnotowate									
<i>Ajuga genevensis</i> L.	dąbrówka kosmata	1929	K.K.	jez. Kwiecko	×	×	×	×	×
<i>Clinopodium vulgare</i> L.	klinopodium pospolite	1928	O.K.	Sławno	×	×	×	×	×
<i>Mentha aquatica</i> L.	mięta nadwodna	1928	H.O.	Jarosławiec	×	×	×	×	×
<i>Mentha × niliaca</i> (Juss.) ex Jacq.	mięta kosmata	1928	H.O.	Jarosławiec	×	×	×	×	×
<i>Mentha pulegium</i> L.	mięta polaj	1916	K.K.	Żydowo jez. Kwiecko	×	VU	V	×	×
<i>Nepeta cataria</i> L.	kocimiętka właściwa	1930	H.O.	Jarosławiec	×	×	×	×	×
<i>Prunella grandiflora</i> (L.) Scholler	głowienka wielkokwiatowa	1923	E.L.	Darłówek	×	×	×	×	×
<i>Stachys annua</i> (L.) L.	czyściec roczny	1941	H.O.	Darłówek	×	VU	×	×	×
<i>Stachys germanica</i> L.	czyściec kosmaty	1921	A.B.	Górsko	×	×	×	×	×
Lemnaceae – Rzęsowate									
<i>Spirodella polyrrhiza</i> (L.) Schleid.	spirodela wielokorzeniowa	1928	A.D.	jez. Wicko	×	×	×	×	×
Lentibulariaceae – Pływaczowate									
<i>Pinguicula vulgaris</i> L.	tlustosz pospolity	1905	F.R.	Rusinowo	×	×	×	E	OC
Liliaceae – Liliowate									
<i>Gagea spathacea</i> (Hayne) Salisb.	złoc pochwolistna	1933	A.D.	Boleszewo	×	NT	V	×	×
Linaceae – Lnowate									
<i>Radiola linoides</i> Roth	lenek stoziarn	1928	O.K.	Królewie	×	VU	V	×	×
Lycodiaceae – Widlakowate									
<i>Diplazium complanatum</i> (L.) Holub Tabl. II: C	widlicz splaszczony	1906	K.K.	Żydowo	×	VU	V	×	OCz
<i>Lycopodium clavatum</i> L.	widlak goździsty	1922	E.L.	Wicie	×	NT	×	×	OCz
Magnoliaceae – Magnoliowate									
<i>Liriodendron tulipifera</i> L.	tulipanowiec amerykański	1923	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×	×
Myricaceae – Woskownicowate									
<i>Myrica gale</i> L.	woskownica europejska	1931	K.K.	Królewo	×	VU	V	×	OC
Nymphaeaceae – Grzybienowate									
<i>Nuphar pumila</i> (Timm) DC.	grązel drobny	1925	H.S.	jez. Krag	VU	VU	V	×	OC

cd. tab. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Onagraceae – Wiesiolkowate								
<i>Epilobium adnatum</i> Griseb.	wierzbownica czteroboczna	1926	H.P.	torfowisko k. Ostrowca	×	×	×	×
Ophioglossaceae – Nasięrzalowate								
<i>Botrychium matricariifolium</i> (Retz.) A. Braun ex W.D.J. Koch	podęjżron marunowy	1910	K.K.	Żydowo	CR	CR	E	OC
<i>Ophioglossum vulgatum</i> L.	nasiężzał pospolity	1915 1929	K.K. H.S.	brzeg jez. Kwiecko torfowisko k. Ostrowca	×	VU	V	OC
Orchidaceae – Storezykowate								
<i>Corallorhiza trifida</i> Châtel.	żłobik koralowy	1930	H.K.	Królewie	×	VU	E	OC
<i>Cypripedium calceolus</i> L. Tabl. III: A	obuwik pospolity	1929	K.K.	Żydowo	VU	VU	E	OC
<i>Dactylorhiza incarnata</i> (L.) Soó	kukulka krwista	1929	H.O.	Żydowo jez. Kwiecko	×	NT	×	OCz
<i>Dactylorhiza maculata</i> (L.) Soó	kukulka plamista	1907 1928	K.K. H.S.	Gologóra Królewie	×	×	V	OCz
<i>Dactylorhiza majalis</i> (Rchb.) P.F. Hunt. & Summerh	kukulka szerokolistna	1915	K.K.	Żydowo	×	NT	×	OCz
<i>Epipactis atrorubens</i> (Hoffm.) Besser	kruszczyk rdzawoczerwony	1926 1933	H.S. K.M.	Jarosławiec Ogród Botaniczny Sławno	×	NT	V	OCz
<i>Epipactis palustris</i> (L.) Crantz Tabl. III: B	kruszczyk błotny	1916 1932	K.K. K.K.	Żydowo Żydowo	×	NT	V	OC
<i>Goodyera repens</i> (L.) R.Br.	tajeża jednostronna	1896	O.K.	Dąbki	×	×	V	×
<i>Liparis loeselii</i> (L.) Rich.	lipiennik Loesela	1906	G.H.	Powidz	VU	VU	E	OC
Pinaceae – Sosnowate								
<i>Abies sibirica</i> Ledeb.	jodla syberyjska	1923	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×
<i>Cryptomeria japonica</i> D. Don	szyclica japońska	1923	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×
<i>Larix kaempferi</i> (Lamb.) Carrière	modrzew japoński	1923	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×
<i>Taxodium distichum</i> (L.) Rich.	cypryśnik błotny	1923	E.Ha.	Tychowo park	×	×	×	×

Plantaginaceae – Babkowate							
<i>Littorella uniflora</i> (L.) Asch.	brzeżyca jednokwiatowa	1906	K.K.	jez. Wicko	EN	EN	OC
Poaceae – Wiechlinowate							
<i>Aira caryophyllea</i> L.	śmiałka goździkowa	1906 1915 1916	K.K. O.K. F.R.	Smuga Kępsko Darlówko	×	NT	×
<i>Avena orientalis</i> Schreb.	owies jednostronny	1932	H.K.	Darłowo	×	×	×
<i>Brachypodium pinnatum</i> (L.) P. Beauv.	kłosownica pierzasta	1932	K.K.	brzeg jez. Kwiecko	×	×	×
<i>Bromus arvensis</i> L.	stokłosa polna	1924	A.B.	Rzyszczewo	×	VU	×
<i>Bromus ramosus</i> Huds.	stokłosa gąlezista	1928	O.K.	Sławno	×	VU	×
<i>Deschampsia caespitosa</i> (L.) P. Beauv.	śmiałek darniowy	1916	F.R.	Sowno	×	×	×
<i>Elymus farctus</i> (Viv.) Runemark ex Melderis	perz sitowy	1931	H.K.	Darłowo	CR	CR	×
<i>Festuca rubra</i> L.	kostrzewa czerwona	1916	O.K.	Komorowo	×	×	×
<i>Holcus lanatus</i> L.	kłósówka wełnista	1916	O.K.	Komorowo	×	×	×
<i>Hordelymus europaeus</i> (L.) Jess. ex Harz	jęczmieniec zwyczajny	1928	K.M.	Sławno	×	×	×
<i>Koeleria macrantha</i> (Ledeb.) Schult.	strzęplica nadobna	1930	H.K.	Cisowo	×	×	×
<i>Leersia oryzoides</i> (L.) Sw.	zamokrzyca ryżowa	1927	A.B.	Cetuń	×	×	×
Polygonaceae – Rdestowate							
<i>Polygonum amphibium</i> L.	rdest ziemnowodny	1927	H.K.	brzeg jez. Marszewo	×	×	×
<i>Polygonum minus</i> Huds.	rdest mniejszy	1930	K.M.	Żukowo Morskie	×	×	×
<i>Rumex hydrolapathum</i> Huds.	szczaw lancetowaty	1921	A.B.	Jarosławiec	×	×	×
Polypodiaceae – Paprotkowate							
<i>Polypodium vulgare</i> L.	paprotka zwyczajna	1924	E.L.	Kwasowo	×	×	×
Potamogetonaceae – Rdestnicowate							
<i>Potamogeton alpinus</i> Balb	rdestnica alpejska	1906 1942	K.K. K.M.	Gologóra jez. Ostrowieckie	×	VU	×
<i>Potamogeton obtusifolius</i> Mert. & W.D.J. Koch	rdestnica stepiona	1901 1935	F.R. A.D.	jez. Bukowo jez. Kopań	×	NT	×

cd. tab. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Potamogeton pusillus</i> L.	rdestnica drobna	1926	H.S.	Krag jez. Długie	×	NT		×
<i>Potamogeton praelongus</i> Wulfen	rdestnica wydłużona	1930	E.Ha.	Cetuń jez. Wielkie	×	EN	V	×
Primulaceae – Pierwiosnkowate								
<i>Glaux maritima</i> L.	mlecznik nadmorski	1935	H.K.	Wicko Morskie	×	VU	V	×
<i>Primula elatior</i> (L.) Hill.	pierwiosnek wyniosły	1939	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	E	OCz
<i>Primula farinosa</i> L. Tabl. III: C	pierwiosnek omączony	1937	E.H.	Sławno Ogród Botaniczny	CR	CR	EX	OC
<i>Primula veris</i> L.	pierwiosnek lekarski	1910	W.M.	Jarosławiec	×	×	×	×
Pyrolaceae – Gruszyczkowate								
<i>Moneses uniflora</i> (L.) A. Gray	gruszycznik jednokwiatowy	1916	K.K.	Żydowo	×	NT	V	OCz
<i>Orthilia secunda</i> (L.) House	gruszyznka jednostronna	1916	K.K.	Królewo	×	×	×	×
<i>Pyrola media</i> Sw.	gruszyczka średnia	1908	H.K.	Drzeńsko	×	×	V	×
<i>Pyrola minor</i> L.	gruszyczka mniejsza	1916	K.K.	Leśniczówka Zielonka	×	×	×	×
Ranunculaceae – Jaskrowate								
<i>Consolida regalis</i> Gray	ostrożeczka polna	1918	F.R.	Krag	×	×	×	×
<i>Helleborus viridis</i> L.	ciemniemik zielony	1937	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×
<i>Myosurus minimus</i> L.	mysiurek drobny	1931	A.B.	Barzowice	×	×	×	×
<i>Pulsatilla pratensis</i> (L.) Mill. Tabl. IV: A	sasanka łąkowa	1906 1936	K.K. E.H.	Żydowo Sławno Ogród Botaniczny	×	VU	×	OC
<i>Pulsatilla vulgaris</i> Mill.	sasanka zwyczajna	1936	E.H.	Sławno	EX	RE	EX	×
<i>Ranunculus bulbosus</i> L.	jaskier bulwkowy	1931	F.M.	Rusko	×	×	×	×
<i>Ranunculus reptans</i> L.	jaskier leżący	1906	K.K.	Wicko Morskie	×	EN	V	×
<i>Thalictrum aquilegifolium</i> L.	rutewka orlikolistna	1939	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×
Rosaceae – Różowate								
<i>Agrimonia procera</i> Wallr.	rzepik wonny	1938	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×
<i>Comarum palustre</i> L.	siedmiopalecznik błotny	1907	K.K.	Kościernica	×	×	×	×

<i>Crataegus laevigata</i> (Poir.) DC	głóg dwuszyjkowy	1938	K.M.	Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×	×
<i>Crataegus monogyna</i> Jacq.	głóg jednoszyjkowy	1929	K.K.	Żydowo	×	×	×	×	×
<i>Potentilla anglica</i> Laichard.	pieciornik rozścielony	1929	K.K.	Żydowo jez. Kamienne	×	×	×	×	×
<i>Potentilla neumanniana</i> Rchb.	pieciornik wiosenny	1939	K.M.	Iwięcino	×	×	×	×	×
<i>Rosa canina</i> L.	róża dzika	1929	E.H.	Jarosławiec	×	×	×	×	×
<i>Rosa spinosissima</i> L.	róża gęstokoleczasta	1931	E.H.	Bukowo Morskie	×	×	×	×	×
<i>Rosa tomentosa</i> Sm.	róża kutnerowata	1924	E.H.	Sławno	×	×	R	×	×
<i>Rubus caesius</i> L.	jeżyna popielica	1928	E.H.	Jarosławiec	×	×	×	×	×
<i>Rubus chamaemorus</i> L. Tabl. IV: B	malina moroszka	1929	H.S.	torfowisko k/Ostrowca	EN	EN	E	OC	OC
<i>Rubus pyramidalis</i> Kaltenb.	jeżyna piramidalna	1918	E.H.	Darłówek	×	×	R	×	×
<i>Rubus radula</i> Weihe	jeżyna szorstka	1929	E.H.	Rusinowo	×	×	×	×	×
<i>Rubus scissus</i> W.C.R. Watson	jeżyna rozcięta	1905	E.H.	Jarosławiec	×	×	R	×	×
<i>Rubus sprengelii</i> Weihe	jeżyna Sprengela	1918	E.H.	Siecie	×	×	×	×	×
<i>Sorbus aria</i> (L.) Crantz	jarząb mączny	1923	E.H.	Tychowo, park	×	×	×	×	×
<i>Sorbus hybrida</i> L.	jarząb pośredni	1923	E.H.	Tychowo, park	×	×	×	×	×
Rubiaceae – Marzanowate									
<i>Cruciata leavipes</i> Opiz	przytulinka krzyżowa	1924	E.H.	Żydowo	×	×	×	×	×
<i>Galium boreale</i> L.	przytulica północna	1924	E.H.	Łętowo	×	×	×	×	×
Salicaceae – Wierzbowate									
<i>Populus nigra</i> L.	topola czarna	1932	K.K.	Królewo	×	×	V	×	×
<i>Salix cinerea</i> L.	wierzba szara	1938	F.R.	Sławno, Ogród Botaniczny	×	×	×	×	×
<i>Salix daphnoides</i> Vill.	wierzba wawrzynkowa	1930	O.K.	Królewice	×	×	×	×	×
<i>Salix repens</i> L. subsp. <i>rosmarinifolia</i> (L.) Hártm.	wierzba rokitnik	1929	A.D. H.S.	Wicko Morskie Sławno	×	×	×	×	×
Saxifragaceae – Skalnicowate									
<i>Saxifraga hirculus</i> L. Tabl. IV: C	skalnica torfowiskowa	1939	F.R.	Sławno, Ogród Botaniczny	EN	EN	E	OC	OC

cd. tab. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Scrophulariaceae – Trędownikowate								
<i>Cymbalaria muralis</i> P. Gaertn., B. Mey & Scherb.	cymbalaria bluszczokowata	1916	K.K.	Żydowo	×	×	×	×
<i>Digitalis purpurea</i> L.	naparstnica purpurowa	1933	K.M.	Sławno	×	×	×	×
<i>Linaria odora</i> (M. Bieb.) Fisch.	lnica wonna	1909	F.R.	Darłowo	VU	EN	V	OC
<i>Melampyrum nemorosum</i>	pszeniec gajowy	1922	E.L.	Wicie	×	×	×	×
<i>Pedicularis palustris</i> L.	gnidosz błotny	1906 1921	K.K. A.B.	Chomnica Złakowo	×	VU	V	OCz
<i>Verbascum densiflorum</i> Bertol.	dziewanna wielkokwiatowa	1916	O.K.	Komorowo	×	×	×	×
<i>Veronica arvensis</i> L.	przetacznik polny	1926	E.H.	Jarosławiec	×	×	×	×
<i>Veronica triphyllos</i> L.	przetacznik trójlistkowy	1916	K.K.	Żydowo	×	×	×	×
Sparganiaceae – Jezogłówkowate								
<i>Sparganium erectum</i> L. em. Rchb.	jeżogłówka gałęzista	1927	H.O.	Jarosławiec	×	×	×	×
Urticaceae – Pokrzywowate								
<i>Parietaria officinalis</i> L.	parietaria lekarska	1934	H.K.	Darłowo	×	×	×	×
Verbenaceae – Werbenowate								
<i>Verbena officinalis</i> L.	werbena pospolita	1930 1937	K.M. F.M.	Rusinowo Sławno Ogród Botaniczny	×	×	×	×
Violaceae – Fiolkowate								
<i>Viola epipsila</i> Ledeb.	fiolatek torfowy	1928	H.S.	torfowisko k. Ostrowca	CR	EN	E	×
<i>Viola mirabilis</i> l.	fiolatek przedziwny	1930 1937	E.Ha. F.M.	torfowisko k. Ostrowca Sławno Ogród Botaniczny	×	×	R	×
Woodsiaceae – Rozrzutkowate								
<i>Athyrium filix-femina</i> (L.) Roth	wietlica samica	1931	A.B.	Marszewo	×	×	×	×
Zannichelliaceae – Zamętnicowate								
<i>Zannichellia palustris</i> L.	zamętnica błotna	1906	K.K.	jez. Kwiecko	×	NT	V	×

Objaśnienia:

PCzK – Polska czerwona księga roślin (Kaźmierczakowa i in. 2014); EX – wymarły na obszarze Polski, CR – krytycznie zagrożony, EN – zagrożony, VU – narażony.

PCzL – Polska czerwona lista roślin (Kaźmierczakowa i in. 2016); RE – wymarły na obszarze Polski, CR – krytycznie zagrożony, EN – zagrożony, VU – narażony, NT – bliski zagrożenia, DD – takson, którego stopień zagrożenia nie może być określony z powodu braku wystarczających informacji.

PZ – Pomorze Zachodnie (Żukowski, Jackowiak 1995); Ex – wymarły w regionie, E – wymierający, V – narażony, R – rzadki, I – gatunek o nieokreślonym zagrożeniu.

Status ochrony: OC – gatunek objęty ochroną ścisłą, OCz – gatunek objęty ochroną częściową (Rozporządzenie..., 2014).

Autorzy alegatów: A.B. – Alfred Bannier, A.D. – Alfred Dreyfeldt, E.Ha. – Ernst Hasse, E.H. – Ernst Holzfuss, E.L. – Erich Leick, F.R. – Friedrich Römer, H.K. – Hermann Krause, H.O. – Hugo Otte, H.P. – Hans Preuss, H.S. – Heinrich Adolf Schoeps, K.K. – Karl Friedrich Kohlhoff, K.M. – Karl Friedrich Marquardt, O.K. – Otto Karl, W.M. – Wilhelm Müller.

Z torfowiska koło Ostrowca pochodzi 14 alegatów. Chodzi z pewnością o rezerwat przyrody Janiewickie Bagno, objęty ochroną NATURA 2000 jako specjalny obszar ochrony siedlisk (dyrektywa siedliskowa). Najcenniejszym składnikiem flory Janiewickiego Bagna jest relikkt glacialny malina moroszka *Rubus chamaemorus* (alegat leg/det. Heinrich Adolf Schoeps 1929). Do niedawna miała tu najobfitsze stanowisko na Pomorzu. Dla jej ochrony w 1962 roku utworzono rezerwat (Janicka, Zyska 2002).

Stanowiska dendroflory dokumentuje dziewięć alegatów z parku dworskiego w Tychowie, które wykonał w 1923 roku Ernst Hasse. Do najcenniejszych składników drzewostanu parku należy cypryśnik błotny *Taxodium distichum* (alegat leg/det. Ernst Hasse 1923). Stanowisko to zostało potwierdzone (Sobisz i in. 2017).

Zakończenie

W niniejszej pracy przedstawiono wykaz 198 taksonów roślin zebranych w latach 1881–1945 przez badaczy niemieckich i botaników amatorów: aptekarzy, lekarzy, nauczycieli (Alfreda Banniera, Alfreda Dreyfeldta, Ernsta Hasse, Ernsta Holzfussa, Ericha Leicka, Friedricha Römera, Hermanna Krause, Hugo Otte, Hansa Preussa, Heinricha Adolfa Schoepsa, Karla Friedricha Kohlhoffa, Karla Friedricha Marquardta, Otto Karla i Wilhelma Müllera).

W zbiorach Herbarium Slupensis zachowało się pięć taksonów uznanych za wymarłe (EX, RE) i krytycznie zagrożone (CR). Do taksonów wymarłych należą m.in.: *Primula farinosa* i *Pulsatilla vulgaris*, a do krytycznie zagrożonych: *Botrychium matricariifolium*, *Elymus farctus* i *Caucalis platycarpus*. W zbiorach Herbarium Slupensis zachowało się 14 taksonów uznanych za wymierające (E): *Bromus ramosus*, *Carex dioica*, *Coralorhiza trifida*, *Cypripedium calceolus*, *Dianthus superbus*, *Hordeolum europaeus*, *Iris sibirica*, *Liparis loeselii*, *Oenanthe fistulosa*, *Pinguicula vulgaris*, *Primula elatior*, *Rubus chamaemorus*, *Saxifraga hirculus* i *Viola epipsila*.

Do taksonów zagrożonych (EN) zalicza się: *Baeothryon caespitosum*, *Betula nana*, *Linaria odora*, *Litorella uniflora*, *Ranunculus reptans*, a do narażonych (VU) m.in.: *Arum maculatum*, *Diphasiastrum complanatum*, *Eleocharis quinqueflora*, *Eryngium maritimum*, *Isoetes lacustris*, *Linosyris vulgaris*, *Nuphar pumila*, *Ophioglossum vulgatum*, *Pedicularis palustris*, *Potamogeton praelongus*, *Radiola linoides* i *Stachys annua*.

Dla każdego taksonu podano nazwy łacińską i polską, rok, autora i miejsce zbioru oraz status z symbolem zagrożenia i ochrony gatunkowej.

Bibliografia

- BRUMMIT R.K. 2010. *Calystegia* R.Br., [w:] *Flora Europaea*, vol. 3: *Diapensiaceae to Myoporaceae*, T.G. Tutin, V.H. Heywood, N.A. Burges, N.A. Moore, D.H. Valentine, S.M. Walters, A. Webb (eds.), Cambridge: Cambridge University Press, 78–79.
- CULLEN J. 2010. *Anthyllis* L., [w:] *Flora Europaea*, vol. 2: *Rosaceae to Umbelliferae*, T.G. Tutin, V.H. Heywood, N.A. Burges, N.A. Moore, D.H. Valentine, S.M. Walters, A. Webb (eds.), Cambridge: Cambridge University Press, 177–182.
- DAJDOK Z., KAČKI Z. 2001. *Arum maculatum* L. Obrazki plamiste, [w:] *Polska Czerwona Księga Roślin. Paprotniki i rośliny kwiatowe*, R. Kaźmierczakowa, K. Zarzycki (red.), Kraków: Instytut Botaniki im. Władysława Szafera, Instytut Ochrony Przyrody, 465–467.
- DROBNIK J. 2007. *Zielnik i zielnikoznawstwo*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- GÄRDENFORS U., HILTON-TAYLOR C., MACE G.M., RODRÍGUEZ J.P. 2001. The application of IUCN red list criteria at regional levels, *Conservation Biology* **15**(5): 1206–1212.
- HOLZFUSS E. 1924. Aus der Pflanzen- und Vogelwelt des Rügenwalder Amtes, *Unser Pommerland* **9**(4/5): 132–138.
- HOLZFUSS E. 1937. Beitrag zur Adventivflora von Pommern, *Dohriana* **16**: 94–130.
- IUCN 2001. *IUCN Red List Categories and Criteria: Version 3.1. IUCN Species Survival Commission*, Gland-Cambridge: IUCN.
- IUCN 2012a. *IUCN Red List Categories and Criteria: Version 3.1. Second edition*, Gland-Cambridge: IUCN.
- IUCN 2012b. *Guidelines for Application of IUCN Red List Criteria at Regional and National Levels: Version 4.0*, Gland-Cambridge: IUCN.
- JANICKA D., ZYSKA W. 2002. Ochrona powierzchniowa przyrody, [w:] *Przyroda Pomorza Zachodniego*, M. Kaczanowska (red.), Szczecin: Oficyna in Plus, 326–408.
- KAŹMIERCZAKOWA R., BLOCH-ORŁOWSKA J., CELKA Z., CWENER A., DAJDOK Z., MICHALSKA-HEJDUK D., PAWLIKOWSKI P., SZCZĘŚNIAK E., ZIARNEK K. 2016. *Polska czerwona lista paprotników i roślin kwiatowych* [Polish red list of pteridophytes and flowering plants], Kraków: Instytut Ochrony Przyrody PAN.
- KLINGGRÄFF H. VON 1880. *Versuch einer topographischen Flora der Provinz Westpreussen*, Danzig: Druck von A.W. Kafemann.
- KLUSZCZYŃSKA J., KLUSZCZYŃSKI Z., SZKUDNIEWSKI A., URBANIAK T. 2007. *Dawny powiat Sławno* [Frühere Kreis Schlawe], Słupsk: Grawipol.
- KOHLHOFF K.F. 1918. Die pommersche Flora, [w:] *Neue Heimatkunde von Pommern auf geologischer Grundlage*, K.F. Kohlhoff (Hrsg.), Köslin: Verlag der Fürstentümer Zeitung, 442–452.
- KUPISIŃSKI R., RADOMSKI M., SOBISZ Z. 2016. *Rośliny trujące Pomorza. Zbiory mniejszy i większy sporządzone przez Georga Gotthila Jacoba Homanna 1811–1812*, Słupsk: Wydawnictwo Muzeum Pomorza Środkowego.
- LANE M.A. 1996. Roles of natural history collections, *Annals of the Missouri Botanical Garden* **83**(4): 536–545.
- LEICK E. 1926. Die Pflanzendecke der Provinz Pommern, [w:] *Das Pommersche Heimatbuch: für die Hand des Lehrers und des Heimatfreundes*, W. Schoenichen, M. Reepel (Hrsg.), Berlin: Emil Hartmann Buchdruckerei und Verlag GmbH Berlin, 95–210.
- MIREK Z., PIĘKOŚ-MIRKOWA H., ZAJĄC A., ZAJĄC M. 2020. *Vascular plants of Poland. An annotated checklist. Rośliny naczyniowe Polski. Adnotowany wykaz gatunków*, Kraków: Szafer Institute of Botany, Polish Academy of Sciences.

- MISIEWICZ J. 1976. *Flora synantropijna i zbiorowiska ruderalne polskich portów morskich*, Słupsk: Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku.
- MISIEWICZ J. 1977. Nieznane zbiory zielnikowe flory Pomorza zachowane w Muzeum w Darłowie. [w:] *Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego Pomorza Środkowego*, E.R. Śpiewakowski, M. Kalfus (red.), Słupsk: Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, 195–226.
- MISIEWICZ J., KOZIEL A. 1978. Zielnik Zakładu Biologii WSP w Słupsku cennym źródłem informacji o florze Pomorza, *Koszalińskie Studia i Materiały* 1(21): 193–195.
- MÜLLER W. 1911. *Flora von Pommern*, Stettin: Verlag von Johs. Burmeister.
- RÖMER F. 1904. Beiträge zur Flora von Pommern, *Allgemeine Botanische Zeitschrift für Systematik, Floristik, Pflanzengeographie etc.* 11: 165–169.
- ROSENOW K. 1924. Geschichte der Stadt Rügenwalde, *Unser Pommernland* 9 (4/5), 150–154.
- ROSTAŃSKI K. 1963. Historia Zielnika Instytutu Botanicznego Uniwersytetu Wrocławskiego, *Acta Universitatis Wratislaviensis, Prace Botaniczne* 14: 283–304.
- SENETA W., DOLATOWSKI J., ZIELIŃSKI J. 2021. *Dendrologia*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- SOBISZ Z., MORKA D., CELKA Z. 2003. Materiały do flory Ogrodu Botanicznego w Sławnie, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławińskiej*, t. 2, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 117–128.
- SOBISZ Z., RADOMSKI M. 2014. Mapa Rudolfa Hardowa z 1933 roku cennym źródłem informacji o florze Pomorza, *Słupskie Prace Biologiczne* 11: 173–180.
- SOBISZ Z., TRUCHAN M. 2009. Nieznane zbiory zielnikowe Karla Friedricha Kohlhofa i Fritza Römera z terenu Pomorza, *Słupskie Prace Biologiczne* 6: 145–158.
- SOBISZ Z., TRUCHAN M. 2010. Interesujące rośliny naczyniowe z przełomu XIX i XX wieku z terenu Pomorza w Herbarium SLTC, *Słupskie Prace Biologiczne* 7: 105–115.
- SOBISZ Z., TRUCHAN M., KUBUS M., STRZĄLKOWSKI K. 2017. Values of vascular flora in former manor park complex Tychowo–Wyszkowo (Central Pomerania), *Baltic Coastal Zone* 21: 129–154.
- SOBISZ Z., TRUCHAN M., OSADOWSKI Z. 2022. *Wymarłe, ginące i chronione rośliny naczyniowe w zbiorach Herbarium Slupensis z lat 1875–1943*, Słupsk: Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej.
- SZYBOWSKA U., MADEJA-GRZYB M. 2017. *Herbaria i florilegia od XV do XVIII wieku ze zbiorów PAN Biblioteki Gdańskiej*, Pruszcz Gdański: Wydawnictwo Jasne.
- ZAJĄC A., ZAJĄC M. (red.) 2001. *Atlas rozmieszczenia roślin naczyniowych w Polsce*, Kraków: Pracownia Chorologii Komputerowej, Instytut Botaniki UJ.
- ZAJĄC A., ZAJĄC M. (red.) 2019. *Atlas rozmieszczenia roślin naczyniowych w Polsce: Dodatek*, Kraków: Instytut Botaniki UJ.
- ZIARNEK M. 2012a. *Bibliografia botaniczna Pomorza. Rośliny naczyniowe i ochrona przyrody. Publikacje wydane do roku 1945*, Poznań: Wydawnictwo Sorus.
- ZIARNEK M. 2012b. *Badacze szaty roślinnej Pomorza sprzed roku 1945*, Szczecin: Zakład Botaniki i Ochrony Przyrody, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Lonicera Krzysztof Ziarnek.
- ŻUKOWSKI W., JACKOWIAK B. 1995. Lista roślin naczyniowych ginących i zagrożonych na Pomorzu Zachodnim i w Wielkopolsce, [w:] *Ginące i zagrożone rośliny naczyniowe Pomorza Zachodniego i Wielkopolski*, W. Żukowski, B. Jackowiak (red.), Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe, 9–92.

Gefäßflora aus den Jahren 1881–1942 auf den Gebiet des Kreises Schlawe in den Sammlungen des Herbariums Slupensis SLTC

Zusammenfassung

Das Ziel der Arbeit war die Aufstellung einer der Arten auf dem Gebiet des Kreises Schlawe von 1881 bis 1945 in den Sammlungen des Herbariums Slupensis SLTC. Nach dem Ende des II. Weltkrieges kann ein Teil Pommerns zu Polen. Der Kreis besaß im März 1945 vier Städte; Rügenwalde (Darłowo), Pollnow (Polanów), Schlawe (Sławno) und Zanow (Sianów). Im Landkreis befanden sich 9 Gemeinden und 175 Ortschaften. Der Kreis gehörte zum Bezirk Gdańsk (Danzig). Das Herbarium Slupensis SLTC des Biologischen Institutes der Pommerschen Universität in Slupsk besitzt wertvolle pflanzliche Materialien, eine Leihgabe des Museums der Pommerschen Herzöge in Darłowo. Die Exponate wurden aus dem II. Weltkrieg gerettet. Die Allegate (Beweise) stammen aus dem Ende des XIX und Anfang des XX. Jh. In dieser Arbeit wurden 1984 axoneme von Gefäßpflanzen vorgestellt. Sie wurden von deutschen Forschern, Laienbatematikern, Apothekern, Ärzten, Lehrern gesammelt: Alfred Bannier, Alfred Dreyfeldt, Ernst Hasse, Ernst Holzfuß, Erich Leick, Friedrich Römer, Hermann Krause, Hugo Otte, Hans Preuss, Heinrich Adolf Schoeps, Karl Friedrich Kohlhoff, Karl Friedrich Marquardt, Otto Karl i Wilhelm Müller.

In den Sammlungen des Herbariums Slupensis befinden sich 5 Taxonome von Gefäßpflanzen, die als ausgestorben angesehen wurde (EX, RE) oder sehr bedroht sind (CR).

Zu den ausgestorbenen u.a.: *Primula farinosa* und *Pulsatilla vulgaris*. Zu den bedrohten zählen: *Botrychium matricariifolium*, *Elymus farctus* und *Caucalis platycarpus*. In den Sammlungen des Herbariums Slupensis erhielten sich 14 aussterbende Taxonome (E): *Bromus ramosus*, *Carex dioica*, *Coralorhiza trifida*, *Cypripedium calceolus*, *Dianthus superbus*, *Hordelymus europaeus*, *Iris sibirica*, *Liparis loeselii*, *Oenanthe fistulosa*, *Pinguicula vulgaris*, *Primula elatior*, *Rubus chmaemorus*, *Saxifraga hirculus* i *Viola epipsila*.

TABLICA I



Tabl. I: *C. Welhianeczka darniowa*
(*Baethryon caespitosum* (L.) A. Dietr.)



Tabl. I: B. Wicikrzew pomorski
(*Lonicera periclymenum* L.)



Tabl. I: A. Czosnek niedźwiedzi
(*Allium ursinum* L.)

TABLICA II



Tabl. II: C. Widlicz splaszczony
(*Diplazium complanatum* (L.) Holub)



Tabl. II: B. Poryblin jeziorny
(*Isoetes lacustris* L.)



Tabl. II: A. Kosaciec syberyjski
(*Iris sibirica* L.)

TABLICA III



Tabl. III: C. Pierwiosnek omączony
(*Primula farinosa* L.)



Tabl. III: B. Kruszczyk błotny
(*Epipactis palustris* (L.) Crantz)



Tabl. III: A. Obuwik pospolity
(*Cypripedium calceolus* L.)

TABLICA IV



Tabl. IV: C. Skalnica torfowiskowa
(*Saxifraga hirculus* L.)



Tabl. IV: B. Malina moroszka
(*Rubus chamaemorus* L.)



Tabl. IV: A. Sasanka łąkowa
(*Pulsatilla pratensis* (L.) Mill.)

Losy dzieci z Podlasia. Pomorska opowieść po latach

RENATA POTOMSKA (DARŁOWO)

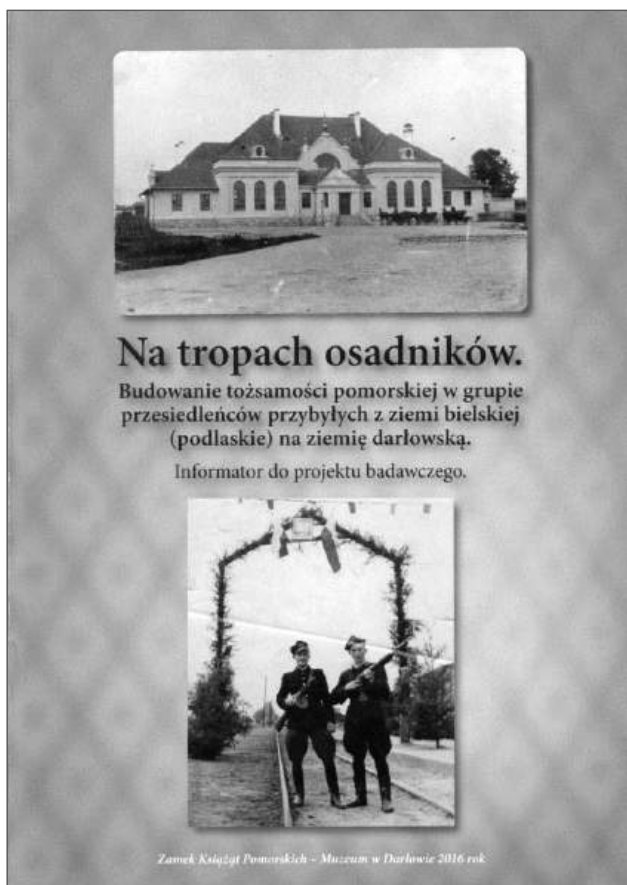
Wprowadzenie

I znowu impuls... Tak jak dekadę temu, gdy po wielu latach powróciłam w rodzinne strony mojego Taty – na Podlasie. Chciałam przekonać się, jak to się stało, że pomimo wielkiego przywiązania do Pomorza, pozostał wierny swojej pierwszej małej ojczyźnie – właśnie Podlasiu. Z każdym krokiem, z każdym spojrzeniem nabierałam przekonania, że słowa Taty o ziemi bielskiej, pełnej tolerancji dla współistniejących tutaj kultur i religii, nie są przesadzone. Niegasnący sentyment miał też swoje podłoże w bardzo skromnym lecz szczęśliwym życiu rodzinnym.

Swoją wizytę na wschodzie kraju, w niegdysiejszej „Polsce B” (cytując Tatę), przekulałam w muzealny projekt badawczy pod nazwą „Na tropach osadników. Budowanie tożsamości pomorskiej w grupie przesiedleńców przybyłych z ziemi bielskiej (podlaskie) na ziemię darłowską” (Ryc. 1).

O tym, jak opuścili domy, niejednokrotnie bliższą i dalszą rodzinę, opowiedzieli przedstawiciele sześciu przesiedleńczych rodzin, którzy wyruszając na tak zwane Ziemie Odzyskane, mieli od kilku do kilkunastu lat. Były to rodziny: Bańkowskich, Borowików, Kuczyńskich, Łucejków, Opuszków, Różyczków. Najważniejsze decyzje, w tym tę o zamieszkaniu nad morzem, podejmowali ich rodzice, a oni adaptowali się w nowym środowisku i cieszyli bliskością Bałtyku. Jako przybysze z regionu rolniczego o słabych glebach, dodatkowo w tak krótkim czasie po zakończeniu II wojny światowej, nie mieli wygórowanych potrzeb i oczekiwań. Była to optymalna postawa w powojennych realiach.

Podlaskie dzieci zasymilowały się z dziećmi z innych stron, ich rodzice przez wiele lat utrzymywali bardzo dobre relacje, a bliskie sąsiedztwo



Ryc. 1. Okładka informatora projektu „Na tropach osadników. Budowanie tożsamości pomorskiej w grupie przesiedleńców przybyłych z ziemi bielskiej (podlaskiej) na ziemię darłowską”

tylko to ułatwiało. Posesje nie były oddzielone ogrodzeniami, co dodatkowo zacieśniało więzi. W tym miejscu warto przytoczyć pewien epizod z życia rodziny Łucejko (mojego Taty – Jerzego) i rodziny Borowik (Józef – bohater publikacji o podlaskich przesiedleńcach). Nudzący się Jurek, niezauważony przez rodziców i przyrodnie rodzeństwo, bez problemu oddalił się w nieznanym kierunku. Nerwowe poszukiwania trwały kilka godzin. W końcu Mama znalazła Jurka u Borowików, pochłoniętego bez reszty towarzystwem córek i syna pani Marianny.

Lata mijały. Dzieci zdobyły wykształcenie i przygotowanie w różnych zawodach. Drugie pokolenie powojennych przybyszów z Podlasia zakładało rodziny, a na świat przychodzili już nowi Pomorzanie.

1. Sama, lecz nie samotna

Z panią Ireną Dobrowolską (z domu Opuszkó) bliżej zetknęłam się na przełomie lat 2015/2016 przy realizacji muzealnego projektu o podlaskich przesiedleńcach. W czasie spotkania na łonie natury wspierały ją córki Ewa i Mirka oraz siostra Barbara. Opowiadała ze swadą o osiedlaniu się nad morzem. W momencie przybycia do Darłowa, wiosną 1946 roku, była już trzynastolatką. Ze spisanego przez nią życiorysu wynikało, że urodziła się we wsi Kadłubówka w dawnym województwie białostockim (obecnie podlaskim, w gminie Brańsk powiatu bielskiego). Jej rodzice, Cecylia i Dominik, jechali z trójką dzieci (Ireną, Henrykiem i Barbarą), podobnie jak inni przesiedleńcy, wagonem towarowym. By utrzymać siebie i dzieci Opuszkowie zatrudnili się do pracy w polu (u pana Lisa¹), a wynagrodzeniem była żywność. Hodowali kury, z czasem inne zwierzęta. Później Dominik Opuszkó podjął pracę zawodową – był szewcem, jak wcześniej na Podlasiu.

Irena Dobrowolska po ukończeniu Szkoły Powszechnej w Darłowie przez dwa lata uczęszczała do Technikum Finansowego w Słupsku. W roku 1953 podjęła pierwszą pracę w aptece „Darłowo” w charakterze „siły finansowej”. Po roku zmieniła pracę i przeniosła się do Fabryki Mączki Rybnej w Darłówie, gdzie zatrudniona była na stanowisku kontystki². W 1955 roku rozpoczęła pracę w dziale księgowości Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie (funkcjonującej pod tym szyldem od 1953 roku) i była tam zatrudniona do 30 kwietnia 1962 roku (Ryc. 2). Właśnie tam



Ryc. 2. Irena Dobrowolska (z lewej) w mundurze pracowniczym Szkoły Morskiej w Darłowie, 1957 r.

¹ Ze wspomnień Ireny Dobrowolskiej spisanych przez córkę Mirosławę.

² Kontystka – osoba zapisująca pozycje przychodu i rozchodu na odpowiednie konta.



Ryc. 3. Irena i Jerzy Dobrowolscy z córkami, 1962 r.

poznała swojego przyszłego męża – Jerzego Dobrowolskiego i w 1957 roku została jego żoną. Na świat przyszły córki Ewa i Mirosława (Ryc. 3).

Irena z dziećmi była na utrzymaniu męża od kwietnia 1962 roku do 20 września tegoż roku. W tym czasie Jerzy pracował w księgowości Fabryki Mączki Rybnej w DarłóWKu, dokąd dojeżdżał rowerem. Feralnego 20 września 1962 roku mąż Ireny został śmiertelnie potrącony przez samochód ciężarowy. Pomimo skazania winnego i osadzenia w więzieniu okoliczności tej tragedii nie zostały do końca wyjaśnione. Najwyraźniej czasy nie sprzyjały ujawnieniu prawdy.

Jerzy Dobrowolski osierocił dwie kilkuletnie córki, miał 29 lat... Irena wspominała po latach, że od tego momentu żyła z renty rodzinnej, która była tak skromna, że „nie wystarczała na utrzymanie dzieci”. Pomimo tego nigdy nie narzekała na swój los³. Jej znakiem rozpoznawczym był przyjazny uśmiech na twarzy (Ryc. 4).

Z tą pogodą ducha i wielką pokorą do świata i ludzi przeszła przez całe życie (Ryc. 5). Lubiła spotykać się z ludźmi. Była członkiem Klubu Pionierów Ziemi Darłowskiej i chętnie brała udział w jego zebraniach. Szkoda, że kiedy siły nie pozwalały jej na fizyczne uczestniczenie w działalności klubowej, została zapomniana. Bliscy wiedzieli jednak, że wciąż czekała na jakikolwiek sygnał od koleżanek i kolegów z klubu. Miała również uprawnienia kombatanckie jako wdowa po członku polskiego podziemia niepodległościowego. Utrzymywała kontakty z kuzynostwem z Podlasia – z racji podeszłego wieku już tylko telefoniczne.

³ Z relacji córki Ewy Goduli.



Ryc. 4. Irena Dobrowolska z córkami,
1967 r.



Ryc. 5. Irena Dobrowolska w jesieni życia,
3.06.2023 r.

Regularnie odwiedzała córkę Mirę zajmującą dom, w którym przez wiele lat od przyjazdu na Ziemię Zachodnie mieszkała jej rodzina.

11 czerwca 2023 roku przed moim domem miał miejsce wypadek. Młodociany rowerzysta, jadąc chodnikiem, potrafił starszą panią. Była to pani Irena. Wracała od córki Miry, znajdowała się jedną przecznicę od jej domu i jedną od swojego mieszkania. Karetka pogotowia zabrała poobijaną i zszokowaną panią Irenę. Informacje o stanie jej zdrowia nie napawały optymizmem, gdyż dodatkowe badania specjalistyczne ujawniały kolejne urazy, w tym nieoperacyjne złamania.

Odeszła 10 lipca 2023 roku w wieku 90 lat. Przeżyła męża o niemalże 61 lat. I tak, jak jego odejście owiane było atmosferą nieudolności, tak też tragiczny w skutkach wypadek pani Ireny nie doczekał się ostatecznego wyjaśnienia. Irena Dobrowolska zakończyła swą ziemską wędrówkę na ziemi darłowskiej, spoczęła u boku męża (Ryc. 6).

Niekiedy w swojej pamięci przywołuję ten smutny dzień, ponieważ towarzyszyły mu silne emocje. Myślę wtedy: przekorny los wystawił panią Irenę na straszną próbę po przedwczesnej śmierci męża, ale pokonała trudności. Ten sam przekorny los przerwał jej spokojną starość, skazując u schyłku życia na cierpienie, tym razem fizyczne.



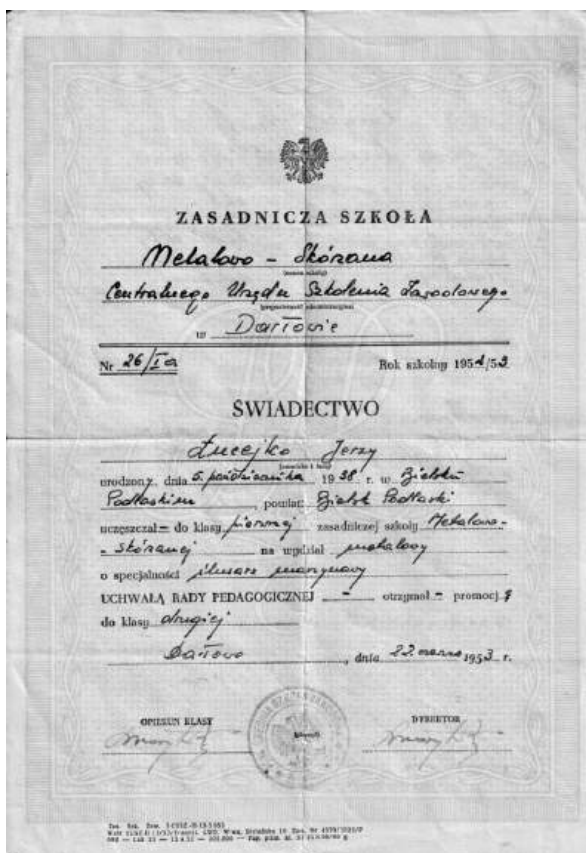
Ryc. 6. Ostatnie pożegnanie pani Ireny Dobrowolskiej, 2023 r.

2. Niepoprawny romantyk zakochany w morzu

Nie jest łatwo pisać o losach własnego Taty. Ale on mi ułatwił to zadanie, gromadząc rodzinne pamiątki w postaci dokumentów i fotografii. I pisząc. Bo spisywał wspomnienia ze swojego życia prywatnego i zawodowego oraz spostrzeżenia oparte na lokalnych wydarzeniach. Doczekały się one publikacji na łamach gazety „Dziennik Sławiński”⁴ oraz w postaci książki *Wspomnienia i losy Pionierów Ziemi Darłowskiej* (Majdańska 2012). Gdy nabrał dystansu do własnego życia, zaczął je podsumowywać i porządkować fakty. Przekazał mi także pamiątki świadczące o kolejach losu Jego rodziców i innych bliskich osób. Utrwaliłam w pamięci wielokrotnie powtarzaną historię powojennej przeprowadzki na Pomorze. Scenariusz ten sam, jak u rodziny Opuszek: tygodniowa podróż pociągiem towarowym z całym dobrodziejstwem inwentarza, w naszym przypadku

⁴ „Dziennik Sławiński” – dodatek lokalny „Dziennika Bałtyckiego”.

z dziećmi (9-letni Jurek, 14-letnia Józia, 17-letni Edek, który przyjechał pierwszy dla rozeznania sytuacji), psem Kajtkiem i kozą Mecką. Mój dziadek, Bronisław Łucejko, nigdy nie wyróżniał najmłodszego Jurka, swoje jedyne biologiczne dziecko, a mojego Tatę. Ten w 1952 roku ukończył darłowską Szkołę Powszechną i podjął naukę w Zasadniczej Szkole Metalowo-Skórzanej Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego w Darłowie (wydział metalowy) w klasie ślusarz maszynowy (Ryc. 7).



Ryc. 7. Świadectwo ukończenia Zasadniczej Szkoły Metalowo-Skórzanej w Darłowie przez Jerzego Łucejkę, 1953 r.

W 1954 roku został zatrudniony w stoczni Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter” w Darłowie i tam pracował nieprzerwanie do odejścia do służby wojskowej trwającej od 7.11.1957 roku do 8.10.1959 roku (Ryc. 8).



Ryc. 8. Jerzy Łucejko w wojsku, 1958 r.

Po zakończeniu służby wojskowej wrócił do pracy w przedsiębiorstwie „Kuter”, został przyjęty do pracy na stanowisku motorzysty kutrów rybackich (Ryc. 9). Rozpoczęła się Jego przygoda z morzem.

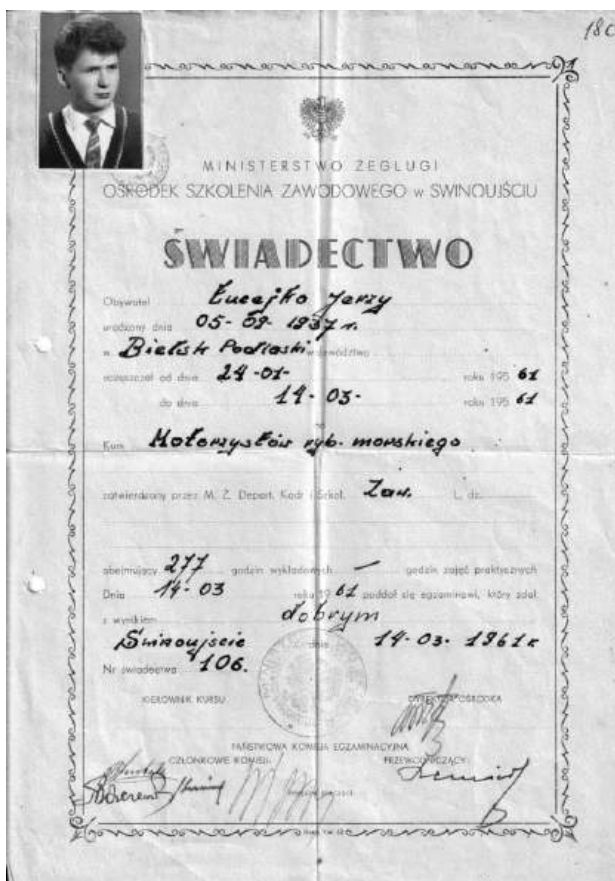


Ryc. 9. Jerzy Łucejko w pracy na kutrze rybackim, początek lat 60. XX w.

W przedsiębiorstwie poznał moją mamę, która wtedy była pracownicą sieciarni (wydział w PPIUR „Kuter”). Przybyła aż z Kielecczyny w poszukiwaniu pracy i lepszego bytu. Ślub wzięli w 1960 roku.

Mój Tato, pomimo że nie zdobył wykształcenia popartego dyplomem, był bardzo zdeterminowany i latami dokształcał się na kursach i szkoleniach. Nieraz żartowaliśmy, że taka liczba zaświadczeń o zdobytych umiejętnościach mogłaby się przełożyć na jeden dyplom porządnej szkoły (uczelni?). Między innymi w marcu 1961 roku z powodzeniem ukończył kurs motorzystów rybołówstwa morskiego (Ryc. 10).

W 1961 roku na świat przychodzi ich jedyne dziecko, czyli ja (Ryc. 11). Myślę, że mogę o sobie powiedzieć „córeczka tatusia”, a jednocześnie zawsze wiedziałam, że jestem wychowywana przez rodzica z zasadami. Nie



Ryc. 10. Świadectwo ukończenia kursu motorzystów rybołówstwa morskiego przez Jerzego Łucjękę, marzec 1961 r.



Ryc. 11. Jerzy Łucejko z żoną Jasią i córką Renatą, 1962 r.

zmienia to faktu, że motywował mnie i mocno mi sekundował na każdym etapie kształcenia i życia. I całkiem niepostrzeżenie zarażał swoją pasją do tematów regionalnych związanych z Pomorzem i Darłowem, co po latach owocowało rozmowami i wymianą doświadczeń.

Nie minął tydzień osvajania się z rolą rodzica, gdy otrzymał wiadomość, że jego przyrodni brat Edek utonął w kanale portowym w Kołobrzegu (dokąd się przeprowadził z Darłowa). Zrozpaczona żona z dwoma synami nigdy nie poznała okoliczności śmierci młodego męża i ojca noszącego mundur milicjanta...

W pracy Tato miał zamiennika – pana Józka Kleczewskiego, z którym tworzyli dość osobliwy duet: ze względu na wzrost i sylwetkę porównywani byli z filmowymi bohaterami Flipem i Flapem. W czasach prosperity „Kutra” pracowali na dwie zmiany, a przy wzmożonej produkcji również w godzinach nocnych. Popularne w latach 50. XX wieku i eksponowane szczególnie przy okazji obchodów Święta Morza hasło „Ład żywi, morze bogaci” w latach 60. ubiegłego wieku, dla podkreślenia roli ludzi morza, zmieniono na „Morze żywi i bogaci”.

Jerzy spośród wielu kursów ukończył kurs obsługi wózków widłowych, co było bardzo przydatną umiejętnością w przedsiębiorstwie o tak szerokim profilu działalności. Po latach z sentymentem wspominał pobyt



Ryc. 12. Tablo absolwentów kursu poruczników żeglugi

w Bydgoszczy, gdzie w 1972 roku odbywał się kurs poruczników żeglugi uprawniający do prowadzenia małych jednostek (Ryc. 12).

Warto wspomnieć, że był wyszkolony w zakresie kwalifikacji mechanika motopomp, konserwatora gaśnic i agregatów (organizowane przez Komendę Straży Pożarnych w Poznaniu w 1958 roku) oraz złożył egzamin ścisły na ustawiacza na kolei użytku niepublicznego (1986 rok).

W latach 80. XX wieku przyszedł czas jego pożegnań z rodzicami – Tato odszedł w 1983 roku, a Mama dwa lata później. Realizując zobowiązania spadkowe, odnalazł drugą parę przyrodniego rodzeństwa – dzieci ojca z pierwszego małżeństwa (Irenę i Leona). Z Ireną utrzymywał regularny kontakt (listowy i telefoniczny), mimo że poznali się dopiero po śmierci ich ojca.

Na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku produkcja przedsiębiorstwa, a tym samym eksploatacja lokomotywy przetokowej, zmalała do takiego stopnia, że pojawił się wniosek o powierzenie mu obowiązków marynarza na holowniku „Tolek” jako dodatkowej pracy, gdyż „nie jest w pełni wykorzystany jako maszynista lokomotywy”⁵. Było to związane

⁵ Z treści wniosku z oddziału przeładunku do dyrektora naczelnego PPiUR „Kuter” z 28.12.1990 roku.

z przejściem na emeryturę dotychczasowego marynarza (zredukowanie etatu) oraz posiadaniem przez mojego Tatę uprawnień porucznika żeglugi. Przywołuję w pamięci lata 90. XX wieku i wiem, jak niełatwo było Tacie pogodzić się z zaistniałą sytuacją – przestał się czuć potrzebny firmie, której poświęcił najlepsze lata swojego życia. Przed oczami mam obraz Taty zmęczonego i z bujnym zarostem wracającego do domu po kilkutygodniowej podróży na drugi koniec Polski z jego „ciuchcią” do remontu...

Z dniem 31 stycznia 1994 roku na mocy „ustnego wypowiedzenia przez zakład pracy z przyczyn ekonomicznych” przeszedł na emeryturę po 40 latach i miesiącu pracy. Zastanawiał się, czym wypełni czas bez pracy zawodowej, ale ja wiedziałam, że poradzi sobie przy jego wielu pasjach (spisywanie wspomnień, korespondencja listowa do przyjaciół i rodziny, czytanie, słuchanie muzyki itp.). Był bardzo pomocny żonie Jasi i niezwykle troszczył się o ukochane wnuczki Anię i Olę.

Na początku lat 90. XX wieku pojawił się u nas Heinz Borchmann – syn niemieckiego budowniczego domu, w którym mieszkała nasza rodzina. Nawiązaliśmy z nimi przyjacielskie relacje i to Tato dbał o to, by do rodziny Borchmanna docierały listy o tym, jak zmienia się miasto ich młodości. Jednocześnie pielęgnował pamięć o pierwszych latach powojennych i osadnictwie na ziemi pomorskiej. Został członkiem Klubu Pionierów Ziemi Darłowskiej, był posiadaczem legitymacji nr 8 z datą 11 listopada 2003 roku. Za zasługi dla regionu został uhonorowany w 2009 roku Srebrnym Gryfem Zachodniopomorskim (Ryc. 13).



Ryc. 13. Jerzy Łucejko w trakcie uroczystości wręczenia Gryfa Zachodniopomorskiego, 2009 r.

Pod koniec 2018 roku zaczął sygnalizować niepokojące problemy zdrowotne. Podstępna choroba nowotworowa zabrała go 3 marca 2019 roku. Zostawił szczególny, bo moralny testament: mówił i pisał o szacunku, miłości i przywiązaniu. Do ludzi i do ojczyzny. Również tej małej ojczyzny, a tych miał dwie – rodzinne Podlasie i Pomorze, które pokochał.

Zakończenie: „Upływa szybko życie, jak potok płynie w dal...”

Symbolicznie nucąc jedną z najbardziej popularnych piosenek starszego pokolenia, nasuwa mi się oczywista refleksja: z każdym rokiem (miesiącem!) ubywa tych, którzy świadczyli swoim życiem o losach powojennych przesiedleńców. Od momentu pojawienia się broszury „Na tropach osadników” podsumowującej projekt muzealny o przesiedleńcach przybyłych z Podlasia na ziemię darłowską, ubył już kilku jej bohaterów. Oprócz wspomnianych w powyższym tekście zabrakło Leontyny Strzechowskiej, snującej opowieść o rodzinie Bańkowskich, Antoniego Różyczko, o którym opowiadała jego siostra Krystyna Drzewucka. Wtedy mówili o losach swoich rodzin w nowym miejscu, swych dziecięcych przeżyciach. Snuli wspomnienia o przeprowadzce z Podlasia nad morze.



Ryc. 14. Antoni Jerzy, prawnuk Jerzego Antoniego Łucejko, przy grobie rodzinnym z plakietką „Pionier Tej Ziemi” (prawy górny narożnik tablicy nagrobnej), 2024 r.

Przyszedeł moment, by spojrzeć z innej perspektywy i podsumować niełatwe życiorysy tych, którym spokojne dzieciństwo przerwała wojna i wymusiła wędrówkę do nowego miejsca życia. Tak jak ich rodzice, oni również utożsamili się z nową ojczyzną – Pomorzem. W publikowanych wspomnieniach mojego Taty pojawiło się szczególne życzenie: „kiedy już zarzucę kotwicę w wiekuiście ciszę, to chciałbym, aby mnie spopielono i by moje prochy spoczęły u boku mojego Ojca”⁶ (Ryc. 14).

Bibliografia

MAJDAŃSKA E. (red.) 2012. *Wspomnienia i losy Pionierów Ziemi Darłowskiej*, t. 1, Darłowo: Sagittarius.

Schicksal der Kinder raus Podlasie. Gebiet in Norden Polens. Heute Pommern

Zusammenfassung

Der Bericht über die Schicksale der Kinder aus Podlasie beginnt schon vor 10 Jahren. Diese Kinder wohnen heute in Darłowo. Die jetzt Erwachsenen haben mir damals (vor 10 J.) erzählt, warum sie in Podlasie ansässig sind. Gleich nach dem Kriege sind sie nach hier evakuiert worden, denn ein Teil von Podlasie gehört jetzt zu Russland. Die Eltern hatten beschlossen, in Polen zu bleiben und sind Umgezogen nach Darłowo. Noch Beendigung der Schule und Ausbildung sind sie ihre eigenen Wege gegangen.

Zum Beispiel: Irena Dobrowolska hat in der Marineschule i Dąbrowska unterrichtet, Jerzy Łucejko war Fischer mit eigenem Kutter. Sie sind völlig in der neuen Gesellschaft aufgegangen. Ihre Familien sind auch kurz nach dem Kriege nach gekommen. Sie haben ihre neue Identität aufgebaut und sie schon ihren geborenen mitgegeben. Ihre Geschichten lehren und das Herkunft und Achtung vor der Vergangenheit in der Gegenwart geehrt werden müssen.

Schauer wir ins größere Gruppen der Menschen aus Podlasie an, bemerken wir, dass sie sehr empfindlich sind, mit tiefer Bescheidenheit ihr Schicksal angenommen und sich trotz allem nicht aufgegeben haben.

Sogar die Ältesten denken voller Sentiment an ihre Kindheit in Podlasie. Trotz der Schwierigkeiten, die sie dort erlebten und der schweren ökonomischen Situation dort, bleibt ein Teil ihrer Seele mit dem ersten Vaterland in Verbindung.

⁶ *Wspomnienia osadnika Ziemi Odzyskanych. Zaświadczenie przesiedleńcze nr 134/47* (rękopis obszernie cytowany w publikacjach i artykułach prasowych o darłowskich pionierach).

80 lat mniejszości romskiej w Sławnie

MARIA POPRAWSKA (SŁAWNO)

Wstęp

Do poprawności politycznej należy używanie terminu „Romowie” na określenie grupy narodowościowej powszechnie określanej jako Cyganie; w liczbie pojedynczej – Rom, (rodzaj męski) i Romni (rodzaj żeński). Poprzednia oficjalna nazwa tego narodu oscylowała w różnych językach europejskich brzmieniowo wokół polskiej wymowy słowa „cygan” i niosła emocjonalne, dla niektórych ludzi negatywne konotacje. Pierwszy Światowy Kongres Romów¹ zalecił używanie w językach narodowych określenia „Rom” w miejsce słowa „Cygan”. Na tym Kongresie zaprezentowano i przyjęto flagę romską oraz hymn.

Romowie / Cyganie² pochodzą z Indii, skąd wyemigrowali między V a X wiekiem. Do Europy przybyli prawdopodobnie w VIII wieku, a do Polski w XV wieku. Od najdawniejszych czasów ich zajęcia stanowiła działalność związana z metalem (kowalstwo, metaloplastyka, złotnictwo, kotlarstwo itp.), drewnem, muzykowaniem, tańcem i wróżbiarstwem. Zasadą życia Cyganów przez całe wieki było koczownictwo taborami. Taki tryb życia został w pewnym sensie wymuszony między innymi przez wymienione tradycyjne zajęcia – zawody cygańskie. Z profesji kotlarza, kowala, grajka czy wróżbity trudno byłoby utrzymać się, żyjąc w jednej miejscowości. Ruszały więc tabory, między sobą ustalając trasy wędrówek, aby nie stanowić dla siebie konkurencji i nie odbierać zarobku. I tak Cyganie

¹ Pierwszy Światowy Kongres Romów odbył się 8 kwietnia 1971 roku w Orpington koło Londynu i był zorganizowany przez członków Rady Cygańskiej i Międzynarodowy Komitet Romów.

² W tym tekście pojęć: Rom i Cygan używać będę wymiennie jako równoznacznych, synonimów, co zresztą jest praktykowane przez wielu etnografów i badaczy romskiej kultury. Ponadto nie wszyscy bezpośrednio zainteresowani czują się Romami.

zostali na wieki wiecznymi tułaczami, a dla ich koniecznej wędrówki stworzono liczne mity, które opisuje Jolanta Drużyńska (2015).

W wielu krajów, do których przybywali Cyganie, wprowadzono prawodawstwo wymierzone w ludzi uprawiających wędrowny tryb życia. Tak było między innymi we Francji, Anglii, Hiszpanii, krajach naddunajskich i w Niemczech, gdzie sprowadzano Cyganów do roli niewolników. Dogodną niszą dla Cyganów okazała się Europa Wschodnia. W drugiej połowie XVI wieku Cyganie zaczęli masowo przybywać do Polski (choć pierwsze wzmianki o ich przybyciu, najpewniej z Węgier, odnotowano w 1401 roku w Krakowie i w 1405 w Sanoku), głównie z Rzeszy, po wydanym tam w 1577 roku edykcje banicyjnym. Cygańscy osadnicy z tego okresu dali początek grupie Polska Roma – grupie Cyganów nizinnych nazwanych tak przez znanego cyganologa Jerzego Ficowskiego. W Polsce, choć prawodawstwo dla Cyganów także nie było korzystne, żyło im się lepiej, gdyż ustawy banicyjne, wprowadzane na wzór ustaw innych krajów europejskich, były traktowane luźno i wybiórczo.

Uchwalenie Konstytucji 3 Maja spowodowało ogłoszenie Uniwersału – aktu prawa dotyczącego Cyganów w Polsce, wydanego w grudniu 1791 roku przez Komisję Policji Obojga Narodów. Zapisy Uniwersału odwoływały się do uchwalonych Konstytucją praw znoszących dotychczasową legislację sprzeczną z uchwaloną konstytucją. Tym samym w Polsce pod koniec XVIII wieku zapewniono Cyganom prawa obywatelskie. Był więc zakaz prześladowania, ale też nakaz porzucenia wędrownego trybu życia, posiadania dokumentu tożsamości i zameldowania na stałe. Mimo tych zakazów i nakazów większość Cyganów nadal wędrowała, ukrywając się w górach, lasach, małych osadach. W nowej sytuacji trudniej im było zarobkować, stąd kradzieże i rozboje.

W czasie II wojny światowej miał miejsce cygański holocaust. Szeregi Romów zostały zdziesiątkowane, wielu zginęło w obozach koncentracyjnych i masowych egzekucjach.

Po wojnie polscy Cyganie (Polska Roma – szczep wędrujący i Bergitka Roma – osiadli Cyganie Karpaccy) powrócili do tradycyjnego modelu życia. Ponownie ruszyły tabory. Państwo zaczęło im to bardziej lub mniej skutecznie uniemożliwiać. 24 maja 1952 roku Prezydium Rządu (premier Józef Cyrankiewicz, członkowie: Władysław Gomułka, Antoni Korzycki, Aleksander Zawadzki, Hilary Minc, Hilary Chelchowski i Stefan Jędrzychowski) wydało uchwałę mającą na celu likwidację koczownictwa i asymilację Cyganów³. Ale czy ta uchwała była realizowana? Otóż nie bardzo, a przykładem mogą być losy Cyganów w Sławnie.

³ Uchwała nr 452 Prezydium Rządu „W sprawie pomocy ludności cygańskiej przy przechodzeniu na osiadły tryb życia” z dnia 24 maja 1952 roku, Monitor Polski nr 48 poz. 667.

1. Osadnictwo Romów w powojennym Sławnie

W Sławnie od powojnia Romowie byli zawsze. W latach 40. i 50. XX wieku było to na ogół czasowe obozowanie cygańskich taborów na obrzeżach miasta, najczęściej na łące nad rzeką Wieprzą przy ul. Kąpielowej lub nieco bliżej miasta, na tak zwanej sławieńskiej Saharze w pobliżu liceum (Ryc. 1). W ciągu wszystkich dni pobytu Cyganie – mężczyźni odwiedzali sławnian, proponując zakup „pobielanych” patelni z „cygańską duszą”, Cyganki zaś wróżyły, najczęściej z ręki, a kiedy były właściwe warunki także z kart. Jakoś udawało im się trafnie określać aktualny stan rodzinny zainteresowanych osób (może prowadziły jakieś wywiady?), no a wróżby albo się spełniały, albo nie, jak mówią słowa piosenki. Niektóre Cyganki miały przytroczone do siebie wielką, kolorową chustą niemowlęta. Z zawodzącym zaśpiewem żebrały o materialne wsparcie.



Ryc. 1. Tabor cygański (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-P-2323-3: https://d-art.ppststatic.pl/kadry/k/r/1/8c/62/57c6d49807902_o_large.jpg [dostęp: 15.10.2024])

Kiedy myślimy i mówimy o Cyganach, mamy przed sobą folklorystyczny obraz kobiet w kolorowych, zamaszystych spódnicach, pobrzękających bransoletkami, zawodzący śpiew, dźwięki skrzypiec, wozy, konie, tabory... I ich życie wyznaczone rytmem pór roku, pełne żywiołowości, swobody i tajemniczości.

W moich wspomnieniach pozostały malownicze obrazki ich obozowego, taborowego życia łapczywie, z wypiekami na twarzy i błyszczącymi

oczami przez nas – grupę kilku- czy kilkunastoletnich dzieciaków sławieńskiego śródmieścia – podglądanych (Poprawska 2022: 167–168).

A więc:

- kolorowe wozy, zadaszone, pięknie dekorowane malunkami na zewnątrz,
- a wewnątrz – całe piramidy poduszek i poduszeczek różnej wielkości zdobionych koronkami, falbanami, marszczeniami, plisami,
- konie – zawsze zadbane, wyczyszczone do połysku, dumne i szlachetne, ustawione przy obozowisku zaraz za wozami,
- ognisko, nad którym wisiał duży osmolony kociołek z wydobywającymi się smakowitymi orientalnymi oparami zapachów.

W tej oprawie – Romowie. Nikt ich wówczas tak nie nazywał. To byli po prostu Cyganie. Tak jak my: Polacy. I nie było w tym nic pejoratywnego. [...]

Zawsze wieczorem było ognisko, przy którym wykonywano rozedrgane tańce cygańskie, śpiewano i ucztowano. Fruwały i furkotały spódnice, dzwoniły długie kolczyki, mienilo się złoto – zjawiskowe efekty!

W mojej pamięci przechowane są romantyczne obrazy tych ognisk – zawodzenie, łkanie, płacz cygańskich skrzypiec, po którym następują zaskakująco szybkie, skoczne i zwinne dźwięki. I jeszcze pamiętam frazy niektórych cygańskich piosenek.

To moje najwcześniejsze wspomnienia.

Gdzieś od połowy lat 50. ubiegłego wieku Romowie stopniowo na stałe zaczęli osiedlać się w Sławnie. Zgodnie ze wspomnianą uchwałą rządową z maja 1952 roku władze terenowe zobowiązane były do przydzielania im mieszkań. W Sławnie były to mieszkania z reguły trzeciorzędne, o bardzo niskim standardzie, bez tak zwanych wygód, niektóre w tymczasowych barakach, zaniedbane i niewygodne. Dziś już tych budynków w większości nie ma. Na ich miejscu stoją bloki, przykładowo przy ul. Jana Matejki, lub pozostał pusty plac, jak przy ulicach Mariana Rapackiego i Basztowej, czy, jak w miejscu, gdzie był zamieszkały przez Romów barak przy ul. Stefana Okrzei, wybudowano domki jednorodzinne. Ale nawet w tych trudnych warunkach cygańskie mieszkania wewnątrz były kolorowo i oryginalnie urządzone. Były to swoiste bombonierki: stopy poduszek na łózkach przykrytych falbaniastymi kapami, dywany na podłogach i ścianach, kolorowe, błyszczące ozdoby. W siermiężnej rzeczywistości powojennej Polski było to dość niezwykle. W kontrapunkcie były zaniedbane dzieci cygańskie, odziane w obdarte ubrania. Na ich szyjach, łokciach i kolanach był wżarty brud, a we włosach wszawica. Niektóre dzieci zapisywano do szkoły. Chodziły do niej „w kratkę”, wykazując wysoką absencję i z reguły nikłe wyniki nauczania. Na ogół pierwsi cygańscy uczniowie nie kończyli szkoły podstawowej.

Dorośli Romowie niekiedy podejmowali pracę zarobkową w sławieńskich zakładach, ale najczęściej szybko ją porzucali. Przymusowa asymilacja i ustawowe wymuszanie zmian trybu życia przechodziły bardzo opornie, z nieufnością z obu stron. Ani Uchwała Prezydium Rządu z 1952 roku, ani wydana w 1964 roku Instrukcja Ministerstwa Spraw Wewnętrznych nakazująca Romom osiadłe życie⁴ nie wzbudzały entuzjazmu ani Romów, ani Polaków, stąd częste konflikty w wielu miastach Polski. Jednak w Sławnie proces integracji przebiegał raczej bezkonfliktowo. Z czasem w naszym mieście osiadało coraz więcej rodzin, zwykle spokrewnionych z rodzinami przybyłymi wcześniej. Szacuje się, bo brak danych na ten temat w Urzędzie Miejskim, że w Sławnie mieszka obecnie 60–70 rodzin cygańskich.

Stopniowo, początkowo bardzo nieśmiało i opornie, Romowie włączali się w życie miasta. Zaczęło się od zapisów do szkoły i udziału w kulturze. W Domu Kultury powstał cygański zespół muzyczny, który koncertował na imprezach organizowanych z różnych okazji.

Druga połowa lat sześćdziesiątych to narodziny zespołów big-bitowych. To światowy sukces Beatlesów spowodował powstanie wzorowanych na nich zespołów [...]. W tym czasie powstaje także w PDK [Powiatowym Domu Kultury – dopisek autorki] w Sławnie zespół cygański, w założeniu mający grać i śpiewać utwory cygańskie. Tworzyła go młodzież romska mieszkająca w Sławnie od powojnia. Zespół prowadziła Janina Łagodzicz z Sianowa. Chłopcy jednak, kiedy tylko się dało, rzucali cygańskie stroje i zaczęli grać modny big-bit (Sroka 2019: 34–35).

Ten okres wspomina także Jerzy Żelazny (2024):

Z Romami przyjaźniłem się pracując w Sławnie – wiele rodzin mieszkało w pobliżu domu kultury, którego byłem szefem. Przychodzili oglądać telewizję, założyliśmy zespół, do którego należały romskie dziewczęta, program pomagała opracować pani Janina Łagodzicz (Była instruktorem teatralnym w Sianowie i Koszalinie. I duszę miała trochę cygańską). Młodzi Romowie wspólnie z polskimi chłopakami grali na gitarach, śpiewali.

Dom Kultury w Sławnie w lutym 1989 roku zorganizował ogólnopolskie seminarium filmowe w ramach cyklu „Penetracje kulturowe” zatytułowane „Jadą wozy kolorowe, czyli temat cygański w kinie”. Wydarzenie to tak opisuje Jan Sroka, ówczesny dyrektor Sławieńskiego Domu Kultury (Sroka 2013: 74):

Na seminarium pokazano kilka filmów fabularnych i dokumentalnych. Filmy fabularne to: „Tabor wędruje do nieba”, „Lautarzy”, „Cygańskie szczęście” –

⁴ Instrukcja Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 13 lipca 1964 roku.

wszystkie produkcji radzieckiej, „Różowe sny” (Czechosłowacja), „Król cyganów” (USA), „Białe czaple” i „Cygańska miłość” (oba produkcji bułgarskiej), „Dziewica i cygan” i „Cygańska miłość” (oba produkcji angielskiej), „I skrzypce przestały grać” (produkcji polsko-amerykańskiej), „Odnaleziony skarb” i „Kamień rzucony w górę” (oba produkcji węgierskiej) oraz „Carmen” (produkcji francusko-włoskiej).

Filmy dokumentalne to: „Cyganie” (Węgry), „Zanim opadną liście” i „Cygańskie pieśni Papuszy” (Polska).

Wykładowcami byli: Andrzej Mirga z Uniwersytetu Jagiellońskiego (Romanipen – tożsamość cygańska), Adam Bartosz z Muzeum Okręgowego w Tarnowie (Tworzenie się świadomości Cyganów na świecie), Lech Mróz z Uniwersytetu Warszawskiego (Cygański motyw w literaturze i sztuce) i Danuta Zielińska z Filmoteki Narodowej w Warszawie (Ptaki Boga – motywy cygańskie w filmie).

Podczas trzydniowego sympozjum prezentowano też muzykę cygańską: na żywo – zespół cygański z Tarnowa „Nevo Drom” oraz z płyt (piosenki cygańskie, ludowa muzyka cygańska, wielcy Cyganie muzyki jazzowej). Były także wystawy: fotograficzna Janusza Helfera z Krakowa „Cyganie” (pokażywała zdjęcia wykonane w latach 1960–1970, kiedy to na drogach Polski można jeszcze było spotkać cygańskie tabory), książek „Cyganie w literaturze i literatura cygańska” (książki i publikacje o tematyce cygańskiej, także unikalne pozycje w języku cygańskim) oraz wystawa pocztówek o motywach cygańskich od końca XIX wieku po współczesność ze zbioru Sławomira Staszaka z Oświęcimia.

Przeglądowi towarzyszyły długie, ciągnące się do nocy dyskusje z herbatką po cygańsku oraz okolicznościowe wydawnictwa (broszury z tekstami wykładów oraz filmografia imprezy i katalog wystawy).

Seminarium to zostało zauważone przez prasę regionalną i opisane w artykule w „Głosie Pomorza” (Czechowicz 1989).

2. Dzieci romskie w szkole

Po mizernych efektach uchwały z 1952 roku w 1964 roku rozpoczęła się przymusowa kampania asymilacyjna, której celem była rejestracja ludności romskiej połączona z kontrolą i wydawaniem dokumentów tożsamości, obserwacją zawiązujących się organizacji romskich i wprowadzeniem surowych kar za kontynuowanie wędrownego trybu życia. Rodziców zobowiązano do zapisania i posyłania dzieci do szkół. W stosunku do opornych Romów wprowadzono przyspieszony tryb karno-administracyjny dla skutecznego egzekwowania naruszeń prawa⁵.

⁵ Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 lipca 1964 roku dla skutecznego egzekwowania naruszeń prawa.

W takich to okolicznościach podjęto akcję zapisów do szkoły do klasy pierwszej dzieci cygańskich – cygańskich, bo to był jedyna wówczas stosowana forma ich nazywania. Oczywiście zapisy te dotyczyły, oprócz siedmiolatków, tylko tych dzieci, które dotychczas do szkoły nie uczęszczały. W Szkole Podstawowej nr 2 utworzono jedyną w swoim rodzaju klasę pierwszą złożoną z dzieci cygańskich w wieku od 7 do 16 lat (granicę obowiązku szkolnego). Zapisy do tej klasy odbywały się w maju 1964 roku. Cyganki grupowo zjawiały się w szkole i zapisywały do niej swoje dzieci – jedno, dwoje lub troje w różnym wieku z jednej rodziny.

W ten sposób powstała klasa pierwsza „cygańska”, w której znalazło się 17 dzieci w wieku 7–16 lat. W dzienniku lekcyjnym, obok danych personalnych, widniały: narodowość – cygańska, obywatelstwo – polskie. Prowadzenie tej klasy dyrekcja powierzyła mojej skromnej osobie, jako zajęcie dodatkowe na ostatniej zmianie w godzinach od około 13:00 do około 16:00 przez sześć dni w tygodniu. Ta klasa miała istnieć tylko jeden rok, po którym dzieci cygańskie pozostające w obowiązku szkolnym miały być przekazane do klas integracyjnych.

Ten mój szkolny cygański rok to była bardzo trudna praca. Dzieci słabo znały język polski, między sobą porozumiewały się po cygańsku, czego ja z kolei nie rozumiałam. Wszystkie miały cygańskie „ksywki”, a ich imiona metrykalne nie wszystkim były znane. Musiałam poznać i zapamiętać te używane przez nie. I tak: Adam – to był Lesiu, Elżbieta – Babunia, Ludwik – Chełado, Tadeusz – Hary, Józef – Badziedzi itd.

Dzieci nie miały żadnej motywacji do nauki, nie znały pożytku z posiadania wiedzy i umiejętności. Do szkoły na późną zmianę przychodzili już zmęczone różnymi domowymi zajęciami, niekiedy po grzybobraniu, pracach w ogrodzie czy sadzie. Nie mogłam liczyć na pomoc rodziców w przyswajaniu wiedzy przez uczniów, bo chyba wszyscy, a przynajmniej przeważająca większość, byli analfabetami. Nie widzieli oni żadnej potrzeby kształcenia swoich dzieci, a dodatkowo ustawy ich obowiązujące przyjmowali bardzo źle i tylko ze względu na zagrożenie karami.

Dzieci największe trudności wykazywały w zakresie słuchu fonemacyjnego, a bez tego nie można było rozpocząć nauki czytania i pisania. Dość szybko nauczyły się liter, cyfry w większości poznały przed przyjściem do szkoły, ale nie potrafiły robić pożytku z tej wiedzy. Rozpoznawały i nazywały litery, ale czytanie szło im bardzo opornie. Podobnie z pisanie – palce tych dzieci nie były wprawione do władania ołówkiem czy piórem. Do tego wspomnieć trzeba o niechęci do szkoły, a co za tym idzie – wysokiej absencji.

Żeby scementować ten różnorodny wiekowo zespół i zachęcić dzieci do szkoły jako instytucji, zaproponowałam im przygotowanie programu artystycznego w stylu cygańskim i występ w czasie akademii szkolnej (bo

wówczas w kalendarzu szkolnych imprez było wiele, akademii z różnych okazji – nazywano je „ku czci” – a pierwszą w roku szkolnym była akademia z okazji kolejnej rocznicy rosyjskiej rewolucji (Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa) obchodzonej 7 listopada (różnica kalendarzy).

To było dobre pedagogicznie posunięcie. Dzieci przez kilkanaście dni uczestniczyły w atrakcyjnych dla nich zajęciach, w czasie których „przemycano” treści programowe. Przygotowywały repertuar programu cygańskiego (konsultując się z rodzicami), który od tytułu piosenki nazwaliśmy „Łe miro draboro, łe” („Weź moje ziele, weź”) – piosenki, tańce, skrzypce – to na śpiewie i wufie, na pracach ręcznych i rysunkach – scenografia: sztuczne ognisko z kociołkiem i kostiumy (nazwy przedmiotów szkolnych z lat 60. XX wieku) itp. Występ był udany, a wśród szkolnych mundurków publiczności kolorowo od kwiecistych ubiorów, bo takich licznej obecności Cyganów w szkole dotąd nie było, później też nie: rodzice, starsze rodzeństwo, dziadkowie, ciotki i „wujki”. I tak stopniowo przełamywało się niechęć rodzin cygańskich do nauki.

Klasa cygańska była założeniem na rok. Potem dzieci, które ukończyły 16 lat, mogły do szkoły nie chodzić, a młodsze przeszły do klas integracyjnych. Dwoje ze starszych dzieci, po sprawdzeniu stanu wiedzy, umieszczono od razu w klasie trzeciej.

3. Małżeństwa

Wielką wartością dla Romów jest rodzina. Więzy rodzinne, nawet w dalszym stosunku pokrewieństwa, są bardzo silne. Rodzina zaczyna się od małżeństwa, a małżeństwo od ślubu i wesela. Byłam gościem – uczestniczką dwóch wesel cygańskich. Jedno odbywało się w wynajętej sali w Domu Kultury. Tam było wesele. A ślub? Nie wiem, nie byłam na żadnym ślubie, jak zresztą większość cygańskich gości. Para młoda przyjechała na wesele już po ślubie. Jakim? Nie wiem. Wiem tylko, że Jaśmina, panna młoda, nie ukończyła jeszcze 16 lat. I wiem, że nie miała zgody sądowej na przedwczesne zawarcie małżeństwa. Ale wesele odbyło się i ja w nim uczestniczyłam!

Wcześniej byłam na weselu (też tylko na weselu) w nieistniejącym dzisiaj domu pana młodego przy ul. Mariana Rapackiego. Z tyłu domu znajdował się ogród i tam grano i tańczono. Wesele podobne do naszych polskich wesel. Stoły ugiwały się od rozmaitego jedła „po cygańsku”, było dużo owoców, nawet tych południowych, choć to był schyłek lat 60. ubiegłego wieku i takie specjały były rzadkością. Kolorowo i nastrojowo. Muzyka cygańska i język cygański. Moi byli uczniowie coś tam mi tłumaczyli, ale czy nie „cyganili”? Obydwa małżeństwa okazały się trwałe. Wiem, że

po pewnym czasie oba związki zalegalizowano w Urzędzie Stanu Cywilnego, ale już bez celebrę.

Osobny rozdział stanowią małżeństwa mieszane – cygańsko-polskie. Pierwsze takie małżeństwo poznałam w czasie mojej pracy pedagogicznej. Było to stadło już okrzepłe, z kilkorgiem dzieci, z których dwoje trafiło do „mojej” klasy. Głową rodziny był Polak. Ten związek nigdy nie został zaakceptowany przez społeczność cygańską i cała rodzina była izolowana tak ze strony polskiej, jak i cygańskiej. Ponadto mąż okazał się draniem – nie pracował, pił, bił żonę i dzieci. Jego przedwczesna śmierć była dla rodziny dobrym rozwiązaniem. Czworo z piątki ich dzieci też zawarło małżeństwa mieszane, ale te były w miarę udane. Znam jeszcze kilka takich małżeństw. Swoją historię opowiedział mi Hary, mój dawny uczeń, który z wielkiej miłości ożenił się z Polką i przyjął jej nazwisko. O ile rodzice narzeczonej przyjęli informację o zaplanowanym ślubie ze zrozumieniem, o tyle duży opór przed tym małżeństwem stawiała rodzina narzeczonego – matka wyklinała i prześladowała kandydatkę na synową, goniła ją nawet po ulicach miasta, nie uczestniczyła w uroczystości zaślubin ani w weselu. Pogodziła się z rzeczywistością dopiero po przyjściu na świat wnuka. Małżeństwo to było bardzo zgodne – oboje pracowali zawodowo (Hary był nawet prezesem spółdzielni cygańskiej, jego żona księgową w dużej firmie). Poza pracą zawodową zawsze byli razem. Przeżyli wspólnie 38 lat, wychowali i wykształcili troje dzieci. Niespodziewanie Hary został wdowcem. Od tego czasu minęło kilka lat. Hary, już emeryt, codziennie odwiedza grób żony, na który przynosi aktualne numery krzyżówek, bo kiedyś z zamięłowaniem je rozwiązywała...

Z moich obserwacji wynika, że wszystkie dzieci z takich mieszanych związków kończą szkołę podstawową i kontynuują naukę, w najgorszym razie w szkole zawodowej. Dwoje aktualnie studiuje.

4. Romowie na rynku pracy

Praca zarobkowa Romów to temat niezbyt wygodny do podjęcia w rozmowie z nimi. Kilkukrotne próby poruszenia tego problemu ze znajomymi Romami nic nie dały: zbywali mnie krótkimi oświadczeniami, że dla nich pracy w Sławnie nie ma. Tymczasem w wywiadzie, jakiego udzielił romskiej gazecie „Romano Atmo” Bolesław Magierski, podano przyczyny niepodejmowania pracy przez Romów (Chojnacki 2006: 16):

W sumie można powiedzieć, że to tradycja romska była barierą, że Romowie stanęli w miejscu. Tak, była bariera, bo pewne zasady, które mieliśmy od se-

tek lat, nie pozwalały, tak samo, jak nie pozwalały dla kobiety, żeby ona poszła na przykład za lekarza. Czy mężczyźni – też nie wolno zostać lekarzem, szewcem, czy innymi takimi zawodami. Szanujemy to, bo wiadomo, że człowiek wychował się w tym duchu, to szanujemy to.

Z wieloletnich obserwacji wynika, że bardzo niewielu Romów wiąże się na dłużej z jakimś sławieńskim zakładem pracy. I są to przeważnie członkowie rodzin cygańsko-polskich. Z tej samej gazety i z tego samego wywiadu ze sławieńskim bezrobotnym Romem Bolesławem Magierskim pochodzi fragment dotyczący zatrudnienia Romów (Chojnacki 2006: 17–18):

Red. – Ile rodzin romskich mieszka w Sławnie?

B.M. – Koło trzydziestu rodzin romskich, no i wszyscy na bezrobociu. I kobiety i młodzież, która jest już po osiemnastym roku życia.

Red. – Można powiedzieć, że jest sto procent bezrobocia?

B.M. – Sto procent bezrobocia! W takiej sytuacji nie mieliśmy nawet za co zapłacić za podręczniki dla dzieci. [...] To jest teraz drogie, to jest koło dwóch tysięcy złotych! Skąd ktoś na bezrobociu wzięłby takie pieniądze?

W Sławnie jest naprawdę duże bezrobocie. Mi się wydaje, że około 20 procent.

Red. – Ale szukaliście pracy?

B.M. – No, ja jestem ponad dziesięć lat na bezrobociu, pracy w moim zawodzie nie ma. No, bo ja jestem z zawodu kotlarzem i muzykiem. Nie ma. No, chciałem iść na budowę, na budowę nie mogę, bo skrzywiony kręgosłup. No nie da rady. A na budowie, no – wiadomo, tam są taczki, pustaki, to ciężkie. A kaleką na starość zostać? To nawet renty bym nie dostał.

Red. – Ale tak jak latem, są prace sezonowe...

B.M. – Latem tak, na truskawki chodzimy, ja na grzyby jeżdżę. Lato to jeszcze jako tako jest. No, trochę rodzina pomaga, żeby nie rodzina... To dobrze, że w tym roku te truskawki były, to całe lato się jakoś przeżyło. Teraz myślimy o tej spółdzielni. Już się zawiązuje spółdzielnia w Sławnie.

Red. – Spółdzielnia socjalna, tak?

B.M. – Socjalna, dzięki naszemu prezesowi ze Szczecinka – Chojnackiemu, to może wreszcie staniemy na nogi. Bo w ogóle Romowie ze Sławna nie mają żadnych perspektyw, nic, żadnych. A jak się tworzy ta spółdzielnia, to myślimy, że na pewno staniemy troszeczkę na nogi. Bo jest nas tutaj gro-
no takich, którzy chcą pracować. I młodzi i starsi. No i jak Bozia da, to wszystko ruszy gdzieś na koniec listopada, początek grudnia. To będzie spółdzielnia integracyjna, bo tam będą pracować i Romowie i Polacy. To nie będzie tylko tak, że Romowie sobie polepszą, bo i ci bezrobotni Polacy też sobie polepszą. Dzięki naszemu prezesowi i dzięki finansom z Unii Europejskiej.

Przytoczony zapis rozmowy zapowiada otwarcie w Sławnie spółdzielni socjalnej. Istotnie, 6 września 2006 roku powstała w Sławnie taka spół-

dzielnia pod nazwą „Bajka”. Miano w niej produkować drewniane zabawki: puzzle, klocki, układanki, gry stolikowe. Współrealizatorami projektu, który otrzymał nazwę „Partnerstwo dla aktywizacji zawodowej Romów poprzez narzędzia gospodarki społecznej”, byli: Związek Romów Polskich z siedzibą w Szczecinku, Stowarzyszenie Kobiet Romskich w Polsce, Polski Czerwony Krzyż i Fundacja Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych, a administratorem Międzynarodowa Organizacja do spraw Migracji.

Grupa Romów przeszła odpowiednie przeszkolenie, w czasie którego wykazała dużą aktywność, kreatywność, nadzieję i wiarę w sukces przedsięwzięcia. Jednak do chwili ostatecznego otwarcia spółdzielni zmieniła profil na mniej skomplikowany – zajęła się produkcją drewna konstrukcyjnego (więźby dachowe, kantówki, łaty, tarcica itp.), drewnianych elementów stolarki budowlanej oraz drewna kominkowego.



Ryc. 2. Załoga spółdzielni „Kaszt-Rom”, pierwszy z prawej prezes Tadeusz Sobolewski, 2006 r.

Prezesem spółdzielni został Rom Tadeusz Sobolewski, mój dawny uczeń, powszechnie znany jako Hary. Zmieniła się też nazwa firmy z „Bajka” na „Kaszt-Rom” (cygańskie drzewo) (Ryc. 2). Spółdzielnię reklamował całkiem zgrabny wierszyk (Poprawska 2007a: 8):

„Kaszt-Rom” związek ma z Romami
oni założycielami
w Sławnie firma urzęduje
wszystko z drewna produkuje

asortyment mistrza godny
dokładny i różnorodny
czyś ubogi czy bogaty
kupuj u nas krokwie, łąty
wyrabiamy też palety
bardzo tanie są – niestety
kiedy z nami negocjujesz
dobry towar wnet zyskujesz.

Zasady działania spółdzielni były następujące: W pierwszym roku wszystkie koszty związane z uruchomieniem i działalnością firmy ponosił administrator projektu, a całe dochody z działalności miały być odkładane na przyszłość. W drugim roku połowa kosztów miała być ponoszona przez administratora, a połowa miała pochodzić z zysków spółdzielni. W trzecim roku jedna czwarta kosztów miała pochodzić z dotacji, reszta z własnego zysku. W kolejnych latach spółdzielnia miała działać na własny rachunek z uwzględnieniem skumulowanego kapitału.

Po uroczystym otwarciu, zakończonym jedynym w swoim smaku cygańskim kociołkiem, rozpoczęto działalność. Jak długo trwała? Dopóki były dotacje. Po dwóch latach prezes przeszedł na rentę inwalidzką po przebytych zawale, a następcy wyprzedali kosztowne maszyny i urządzenia, „przejedli” resztę środków. I tak cygańska firma zakończyła działalność.

A teraz? Stan jest taki, jaki był przed otwarciem spółdzielni „Kaszt-Rom”. Większość Romów pozostaje bez pracy. Niektórzy na kilka miesięcy w roku wyjeżdżają do Anglii. Co tam robią – nie wiadomo, ale wracają z jakimiś środkami do życia. Dorosłe dzieci z rodzin mieszanych na ogół pracują na miejscu. Synowie jednego takiego małżeństwa prowadzą dobrze prosperującą pizzerię w Sławnie. Ale wszyscy „jakoś sobie radzą”!

5. Romowie na cmentarzu

Śmierć jest dla Romów wydarzeniem integrującym. Jeśli to tylko możliwe, umierającemu towarzyszą bliscy, także dalsi krewni, niekiedy nawet zaprzyjaźnieni znajomi. Cała mieszkająca w pobliżu społeczność cygańska bierze udział w uroczystościach pogrzebowych.

Osobiście uczestniczyłam w pogrzebach kilkorga zmarłych Romów, ale najbardziej utkwił mi w pamięci pogrzeb Maleńci, na który zostałam zaproszona. Znałam ją od dziecka, przez jakiś czas byłyśmy dalszymi sąsiadkami. Maleńcie znała chyba większość mieszkańców Sławna. Łątwo nawiązywała kontakty z ludźmi, była sympatyczna, życzliwa i przytulna. Maleńcia dobrze wróżyła – to znaczy wieszczyła same korzystne

wydarzenia. Kiedy umarła, nie miała jeszcze 20 lat, a już osierociła dwie córeczki. Jej pogrzeb był bardzo okazały. Trumnę z domu na cmentarz niosło na ramionach czterech jej kuzynów, a to spod sławieńskiego dworca było około trzech kilometrów. Za rodziną kroczyli skrzypkowie grający żałobną muzykę i długi orszak cygańskich żałobników. Po zakończeniu na cmentarzu celebrowanego obrzędu pogrzebowego przez księdza, znów do głosu doszły skrzypce, przemówił po romsku członek społeczności, zaśpiewały kobiety i ponownie muzyka skrzypcowa, tym razem już nie smutna i melancholijna, ale radosna. Na koniec pojawiły się butelki i kieliszki. Spełniono toasty w intencji zmarłej, za to, by jej dusza w zaświatach czuła się dobrze oraz by odnalazła się z rodziną. Za spokojne drugie życie.

Romowie dużym kultem darzą swoich zmarłych. Pamiętają o nich jeszcze długo po śmierci. Od wielu lat obserwuję pewne zjawisko, które wydarza się w pobliżu miejsca mojego zamieszkania. Przed wielu laty, na pewno, dawniej niż 20 lat temu, wody kanału miejskiego wyrzuciły na brzeg koło sławieńskiego amfiteatru ciało zaginionego Cygana. Oczywiście rodzina zajęła się zorganizowaniem godnego pochówku. Ale przez cały czas światelka palą się nie tylko na grobie, ale i w miejscu odnalezienia ciała. I to jest jeszcze za mało powiedziane, bo w tym miejscu od czasu do czasu budowane są konstrukcje służące do ekspozycji kwiatów i zniczy.

Kult Romów swych zmarłych w szczególny sposób wyrażany jest w listopadowy Dzień Zaduszny. W Sławnie jest to problem marginalny, ale w większych skupiskach Romów i w większych miastach przetrwała tradycja biesiadowania nad grobami zmarłych. Prawdopodobnie wywodzi się ona z kultury hinduistycznych Indii podobnie jak radosny stosunek Romów do śmierci. Na naszym cmentarzu odbywają się takie biesiady, ale są organizowane dość wstydliwie, skrycie przed oczami „gadziowskich” (nieromskich) świadków.

Na wielkich cmentarzach w miastach, gdzie żyje wielu Romów, wznosi się okazałe budowle charakteryzujące się wyszukaną architekturą. Są to mauzolea zamożnych rodów, w tym królewskich. Przykładem jest zespół budowli sepulkralnych na Cmentarzu Osobowickim we Wrocławiu (Eysymintt 2010).

Od kilku lat także na sławieńskim cmentarzu niektóre pomniki zmarłych Romów zdecydowanie wyróżniają się spośród innych swoją wielkością, architekturą, wysoką klasą materiału, zdobnictwem, a także... nakładami finansowymi. Do takich należy z pewnością pomnik Ludwika Chojnackiego. Na nastawie przedstawiona jest siwą kreską sylwetka zmarłego w pozycji siedzącej na bogato ozdobionym fotelu. Uwagę przyciąga położony w pobliżu pomnik Krystyny Chojnackiej, z wykonanym

podobną techniką portretem kobiety obwieszonej kosztownościami (Ryc. 3). I jeszcze jeden pobliski pomnik zmarłego Rubina – wysoki, szeroki, podobnie jak inne wykonany z czarnego marmuru, a całą płytę przykrywają sztuczne kwiaty i lampki – głównie z niebieskim światłem.



Ryc. 3. Grób Krystyny Chojackiej na sławieńskim cmentarzu, 2024 r.



Ryc. 4. Grób Romów Marianny i Tadeusza Roszkowskich na sławieńskim cmentarzu, 2024 r.

Spośród wszystkich wyróżnia się miejsce spoczynku Marianny i Tadeusza Roszkowskich. Usytuowane jest jako ostatnie w kwaterze i rzędzie, najbliżej ogrodzenia od ul. Działkowej. Jest to swoiste mauzoleum, całe w kolorze czarnym. Na kolumnach położony jest ozdobny dach, cały grobowiec wyniesiono wysoko nad ziemią. Na nasadzie znajdują się portrety zmarłych przedstawionych jako osoby znaczące – siedzące fotelach, a właściwie tronach, on w kapeluszu i z gitarą, ona bogato odziana. Napis obwieszcza: „zawsze razem”, a wielka płyta z obrazem „Jezu, ufam Tobie” przykrywa grobowiec. Cały teren jest ogrodzony marmurowymi kolumnienkami (były też łańcuchy, ale już brak części z nich). Jest też duży marmurowy stół, przy którym może pomieścić się wiele osób, i stosowne ławy (Ryc. 4). Wszystko czeka na biesiadników...

6. Cygańskie anegdotki z życia wzięte

Podczas moich kontaktów z Romami odnotowałam wiele zabawnych sytuacji. Niektóre z nich zamieściłam w pracy konkursowej „Łe miro draboro, łe”. Konkurs pod nazwą „Romowie, jakich znam” ogłosił Związek Romów Polskich w 2007 roku. Przyznano mi pierwsze miejsce, nagrodę pieniężną i cygański tomik poetycki *Meteory*. Pracę wydrukowano w dwumiesięczniku „Romano Atmo”, także w tłumaczeniu na język romani (Poprawska 2007b). Niżej przedstawiono wybrane anegdotki pochodzą z tej pracy konkursowej.

* * *

Cygańskie matki dużą grupą stawily się na wezwanie do szkoły, aby zapisać do niej swoje dzieci. Trafiły na dużą przerwę, a że w „Dwójce” uczyło się wówczas półtora tysiąca dzieci, na korytarzu był tłok i niesamowity harmider. Cyganki chwytaly się za głowy z lamentem:

– I my tu mamy oddać swoje dzieci?

* * *

Matka – Cyganka zapisuje swoje dziecko do szkoły. Na pytanie, gdzie pracuje, odpowiada: nigdzie. – A gdzie pracuje mąż? – Też nigdzie.

– No to z czego wy żyjecie? – Z tego, co zjemy, pani, z tego, co zjemy...

* * *

– Proszę pani, proszę pani! – krzeczy za mną na szkolnym boisku w dniu rozpoczęcia roku szkolnego Cyganka, matka pierwszoklasisty. – Niech pani uważa, bo on się pisze Julian, a się czyta: Maciek! Niech pani to pamięta, bo inaczej nie będzie wiedział, że on, to on!

* * *

Motywuując dzieci do nauki czytania i pisania uświadamiałam im, że będą mogły listownie kontaktować się z krewnymi w innych miastach, bo wiedziałam, że więzy rodzinne u Romów są bardzo silne.

– Po co pisać, pani? Pójdzie się na awizo – zdecydowanie odpowiedział mi cytowany już wcześniej Adam – Lesiu [awizo, bo w tamtych czasach – lata 60-te ubiegłego wieku – telefony w domu były rzadkością, a wyraz „komórka” miał tylko dwa znaczenia: zabudowanie gospodarcze i składnik tkanki. Dlatego na pocztę zamawiało się na określoną godzinę rozmowę telefoniczną z przywołaniem rozmówcy na pocztę w jego mieście]. Faktycznie, kabiny telefoniczne w naszym urzędzie pocztowym okupowane były głównie przez Romów.

* * *

Jednym z argumentów, którymi przekonywałam dzieci do nauki, było takie przykazanie:

– Uczcie się pilnie, to zrobicie kariery jak Randia i Burano (znani wówczas wokaliści cygańscy).

– Pani, Burano – to gruzlik, a Randia też nie umie czytać, tylko tańczyć.

* * *

Długo wbijałam dzieciom cygańskim sposób łączenia liter w całość – umiejętność sylabizowania. Szło, jak z kamienia. Moi uczniowie poznali litery, rozróżniali je i nazywali, odczytywali, ale nie potrafili połączyć w całość. Dukali, dukali, i nic z tego nie wychodziło. Jakaż była więc moja radość, kiedy któregoś dnia po wejściu do klasy zobaczyłam na tablicy niezdarne napisane dwa bardzo brzydkie słowa. Tak brzydkie, że tu przytoczyć ich nie przystoi... W duchu się ucieszyłam, ale udawałam, że tego nie widzę. W stosownej chwili starłam od niechcenia te wyrazy, zapisując inne, przewidziane na tę lekcję. Ale odczuwałam satysfakcję: nareszcie dzieci nauczyły się robić użytek z liter!

* * *

Jak to w szkole bywa, nauczyciel chodząc od ławki do ławki, sprawdza prace domowe uczniów i wpisuje oceny. Dzieci romskie próbowały zawsze wycygać lepszą notę, dlatego z prośbą w głosie zaczynały zawodzić:

– Pani, dostaw krzyżyk, daj pani „dodać” do tego trzy!

* * *

Przed występami na szkolnej akademii nauczycielki robią makijaż cygańskim uczennicom. Wpadają ich cygańscy koledzy z Adamem na czele, który krzyczy:

– My z dziwkami tańczyć nie będziemy, bo tylko dziwki się malują!

To oświadczenie złożył pięknie wymalowanym nauczycielkom.

* * *

Po krótkiej nieobecności spowodowanej chorobą wróciłam do mojej cygańskiej klasy. Któryś z chłopców oświadczył, że chcieli mnie z kolegami odwiedzić, ale nie mogli. Na pytanie, dlaczego, odpowiedzieli:

– Bo jakby ktoś coś pani ukradł, to by było na nas!

* * *

Kiedy po latach zapytałam jednego z moich uczniów, który oczekiwał urodzenia przez żonę dziecka, czy wolałby córkę czy syna, udzielił mi salomonowej odpowiedzi:

– Ja bym wolał dziewczynkę, ale chłopak lepszy!

Zakończenie

Romowie – naród bez ojczyzny. W Polsce nie mają statusu mniejszości narodowej, tylko stanowią mniejszość etniczną. Ale spełniają większość cech warunkujących wspólnotę narodową (Bartosz 1996: 54), mają: własną nazwę, przekonanie o wspólnym pochodzeniu, język ojczysty (romani), własną kulturę, poczucie silnej więzi emocjonalnej i świadomość narodową.

Nie można jednak stwierdzić, że mają własną historię, ponieważ nigdy nie była spisywana, z oczywistych względów. Nie mają też własnego terytorium ani własnego państwa. Mają za to swoje narodowe symbole, mianowicie hymn oparty na motywach pieśni ludowej i nawiązujący do holocaustu:

[...]

Miałem braci, miałem wielu bliskich.

Przyszli Niemcy, zabili ich wszystkich.

Wszystkich razem, chłopcy i dziewczęta,

Zabili też niemowlęta [...].

Hymn, oczywiście w języku romani, został przyjęty decyzją Pierwszego Światowego Kongresu Romów w 1971 roku.

Romowie mają też swoją flagę, której historia sięga roku 1933 (konferencja Zjednoczenia Cyganów w Bukareszcie), przyjętą na Pierwszym Światowym Kongresie Romów i zaakceptowaną przez Organizację Narodów Zjednoczonych. Na niebiesko-zielonym tle (niebo i ziemia) umieszczone jest czerwone (krew) koło (słońce, wędrówka, krąg rodu) z 24 promieniami (godziny doby, wóz cygański).

Mają też swoje instytucje, które reprezentują ich na forum międzynarodowym.

W niektórych państwach są uważani za mniejszość narodową, w innych za mniejszość etniczną. Bez względu na status prawny Cyganie (czy też Romowie) zamieszkujący kraje europejskie podkreślają, że są Europejczykami.

Romowie – naród bez ojczyzny. Niektórzy z nich swoją małą ojczyznę odnaleźli w Sławnie. Z tym miastem na stałe się związali i choć często wyjeżdżają, bo tradycja gna ich po świecie, zawsze tu wracają (Ryc. 5). Coraz bardziej integrują się ze środowiskiem, ale zdecydowanie zachowują swoją odrębność.



Ryc. 5. Bogdan Trojanek wywodzący się ze Sławna (zespół „Terne Roma”) na scenie Sławieńskiego Domu Kultury, 2022 r.

Bibliografia

- BARTOSZ A. 1996. Obywatel narodowości cygańskiej, *Przegląd Powszechny* **1996/1**.
- CHOJNACKI R. 2006. Czy „Bajka” okaże się sukcesem, *Romano Atmo* **5**: 16–19.
- CZECHOWICZ K. 1989. Zniknęły tabory, nie palą się ogniska..., *Głos Pomorza* **1989/36** (11–12 luty): 9.
- DRUŻYŃSKA J. 2015. *Ostatni tabor. Jak władza ludowa zakazała Cyganom wędrowania*, Poznań: Dom Wydawniczy Rebis.
- EYSYMINTT R. 2010. Architektura sepulkralna wrocławskich Romów, *Quart. Kwartalnik Instytutu Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego* **4(18)**: 63–82.
- POPRAWSKA M. 2007a. Kaszt-Rom, *Gazeta Sławieńska* **4(144)**: 8.
- POPRAWSKA M. 2007b. Łe miro draboro, łe, *Romano Atmo* **5**: 16–20.
- POPRAWSKA M. 2022. *Dogonić siebie. Sławieńska czytanka: Moje miasto i ja*, Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”.
- SROKA J. 2013. Seminarium filmowe: Mniejszości narodowe w filmie, [w:] *Uchwycone w kadrze, uchwycone w słowie. Szkice o powojennym Sławnie*, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 73–75.

- SROKA J. 2019. Kultura w latach 60-tych XX wieku, [w:] *Historia co tydzień. Szkice o Sławnie XX wieku*, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 34–40.
- ŻELAZNY J. 2024. Cygańskie życie to raj, <https://latarnia-morska.eu/ru/z-dnia-na-dzien/3064-cygańskie-życie-to-raj> [dostęp: 10.09.2024].

80 Jahre der Roma-Minderheit in Sławno

Zusammenfassung

Von den vier Zigeunerhauptstämmen gehört nur einer zur Gruppe Polska Roma, die in Sławno leben. Der Poet, Schriftsteller und Publizist Jerzy Ficowski hat sie „Niederungszigsuner“ Romas genannt.

Die Romas waren immer mit ihrer spezifischen Kultur (Romanipen), ihrer Lebensart, Kleidung mit ihren romantischen Lagern, Musik, Gesang und Tanz interessant.

Nach dem Kriege zeigten sie sich in Sławno immer nur für ein paar Tage. Die Männer offerierten in der Stadt spezielle Pfannen, nach Zigeuner Art „verzinkt“. Die Frauen, umhüllt in große Tücher und oft mit kleinen Kindern auf dem Arm, gingen bettelnd von Haus zur Haus. Sie boten Wahrsagungen an und bei Gelegenheit ließen sie auch manchmal etwas „mitgehen“ intern ihren weiten Rocken.

Die Wanderungen der Romas dauerten noch bis ca. Anfang der 60-er Jahre, obwohl sie schon früher der Meldepflicht unterlagen. Die Kinder mussten die Schule besuchen, jedoch beendet haben sie sie nicht, 1954 besuchten Zigeuner-kinder im Alter 7–16 Jahren die Schule Nr 2 (Schulpflicht). Ich führte die Gruppe dieser Kinder. Es war für mich eine schwere spezifische Angelegenheit, Meine Aufgabe war, den Kindern Lesen, Schreiben, Zählen beizubringen und sie auf weiteres Lernen vorzubereiten. Über die Arbeit mit den Kindern habe ich gleichzeitig ihr Leben in der vielkulturellen Gesellschaft Sławnos kennengelernt. Eine Handvoll dieser Erkennungen möchte ich heute weitergeben unter dem Titel „Romas in Sławno“.

Na styku epok / pokoleń, czyli śladami bardziej i mniej oczywistych elementów krajobrazu Darłowa

RENATA POTOMSKA (DARŁOWO)

Wprowadzenie

W źródła traktujących o walorach miasta Darłowa wymienia się jego nadmorskie położenie i ciekawą (choć skomplikowaną jak całego Pomorza Zachodniego) historię, nie lekceważąc przy tym dziedzictwa kulturowego tak materialnego, jak i niematerialnego. Przykładowo, darłowskie stare miasto opowiada turystyce samo o sobie: wystarczy zatrzymać się przy pomniku Rybaka, by w wielkim skrócie dowiedzieć się o założeniu miasta i o jego znaczeniu. Sylwetka rybaka dzierżącego w rękach kadłub łodzi podkreśla morski charakter miasta. Reliefy na spiżowych tablicach przybliżają średniowieczną historię miasta wyrazistymi obrazami: rycerz z mieczem, szkutnicy przy pracy, hanzeatycki statek holk, pastwiska miejskie z owcami i gęsiami. Ten ponad stuletni symbol miasta doczekał się atrakcyjnego otoczenia poprzez umieszczenie u jego podstawy płyt z wizerunkami oraz nazwami bałtyckich gatunków ryb. Mamy więc do czynienia (używając współczesnej terminologii) z szeroko pojętą promocją.

Wędrując ulicami miasta, napotykamy często i absolutnie niespodziewanie ślady działalności poprzedzających nas pokoleń. Mają one charakter elementów krajobrazu antropogenicznego¹, w większym lub mniejszym stopniu stanowiących jego składowe, które mogą mieć przełożenie

¹ Krajobraz antropogeniczny – krajobraz przekształcony przez człowieka (<https://sjp.pl>).

na przestrzenie kreatywne², co wzmacnia potencjał turystyczny danego miejsca.

Wspomniany pomnik Rybaka z jego otoczeniem jest niewątpliwie przestrzenią kreatywną, gdyż swoją bogatą narracją generuje zwiększony ruch turystyczny. W tym miejscu warto wspomnieć o kamienicy Hempenmacherów – zwanej „kamienicą pod koga” (z gotyckim rodowodem) od widniejącej, na wysokości drugiej kondygnacji obiektu, na jej ścianie tablicy ze statkiem koga³. Stało się to pretekstem do swoistej interpretacji lokalizacji tablicy, w której znalazło się odniesienie do „niedźwiedzia morskiego” – historycznej powodzi morskiej z 1497 roku. Według nader często powtarzanej wersji koga wskazuje poziom wody z czasów powodzi, co stoi w sprzeczności z zapiskami w kronikach darłowskich Kartuzów. Jest w tym jakaś przekorna prawidłowość: tak turyści, jak i tubylcy chętniej powtarzają tę opowieść, gdyż znacznie podnosi atrakcyjność przekazu historycznego. Są w naszym mieście elementy antropogeniczne nie tak oczywiste jak te w ścisłym centrum starego miasta. Stanowią jednak dowód na to, że byli mieszkańcy Rügenwalde – Darłowa pozostawiali i pozostawiają ślady, które sukcesywnie odczytujemy.

1. Patrzeć niżej niż zwykle, czyli co skrywają piwniczne okna

Wiele razy miałam tę słusznej kubatury kamienicę stojącą przy Alejach Wojska Polskiego. Przed laty miałam okazję bywać w tym miejscu u znajomych na najwyższej kondygnacji, czyli na poddaszu zaadaptowanym do funkcji mieszkalnej. Wtedy ten budynek „z przeszłością” był dla mnie jedynie domem, w którym mieszkali znajomi. Zmieniła się perspektywa i postrzeganie pewnych rzeczy, na co zapewne miały wpływ moje doświadczenia związane z pracą zawodową. Zaczęłam baczniej przyglądać się otoczeniu i dostrzegać detale, które dodają miejscom uroku i czynią je ciekawszymi. Przyznam, że w ostatnich latach sprzyjają temu nieśpieszne spacery z wnuczętami.

Dom mieszkalny przy Alejach Wojska Polskiego to kamienica wybudowana około roku 1914 w stylu modernistycznym (Ryc. 1)⁴. Budynek ma

² Przestrzenie kreatywne – kształtują się poprzez zespolenie trzech elementów: obiektów, wydarzeń i ludzi twórczych, wpływając na specyfikę krajobrazu (<https://krajobraz.kulturowy.us.edu.pl>).

³ Koga – podstawowy typ statku Hanzy, średniowiecznego związku handlowo-politycznego.

⁴ Gminna Ewidencja Zabytków m. Darłowa, Karta obiektu założona w X 1987 roku.

przejście bramne (ze ścianami wyłożonymi płytkami ceramicznymi) oznaczone nr 3 oraz wejście boczne z nr 4 (Ryc. 2) Jest obiektem zabytkowym, chronionym ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego. Wśród zasad ochrony dziedzictwa kulturowego tegoż obiektu jest zakaz zmiany gabarytów, formy dachu i elewacji frontowej⁵.



Ryc. 1. Frontowa ściana kamienicy przy Alejach Wojska Polskiego 3 w Darłowie (fot. R. Potomska)



Ryc. 2. Boczne wejście do kamienicy przy Alejach Wojska Polskiego 4 w Darłowie (fot. R. Potomska)

Moją uwagę przykuło sporych rozmiarów czarno-białe zdjęcie umieszczone w zakratowanym oknie piwnicy (Ryc. 3). Zaintrygowana dotarłam do autora tego pomysłu, by poznać zamiysł umieszczenia pierwotnego wizerunku kamienicy niewiele ponad poziom chodnika. Pomysłodawcą był Paweł Stasiak – lokator kamienicy zamieszkujący część budynku oznaczoną nr 4.

Z naszej rozmowy wynika, że pan Paweł w Internecie natrafił na starą fotografię kamienicy i postanowił jej kopię wyeksponować w oknie piw-

⁵ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla m. Darłowa, rozdz. 2 & 11, ust. 4.



Ryc. 3. Okno piwniczne w kamienicy przy Alejach Wojska Polskiego 3 w Darłowie z umieszczoną w nim historyczną fotografią (fot. R. Potomska)

nicy. Trudno określić dokładną datę wykonania starego zdjęcia. Położony nieopodal tego domu punkt poligraficzny z kopii fotografii wykonał wydruk foliowy. Było to około pięć lat temu i właśnie jeden z kolejnych remontów kamienicy stał się inspiracją do przypomnienia atrakcyjności architektonicznej zabytkowego budynku.

Pomysłodawca potwierdził, że jego głównym zamiarem było zwrócenie uwagi na kamienicę liczącą ponad sto lat. Cel został osiągnięty: Paweł Stasiak widział niejednokrotnie osoby z zaciekawieniem przyglądające się starej fotografii, robiące zdjęcia temu miejscu (do którego to grona i ja się zaliczam). Jednocześnie z lekkim rozrzewnieniem (żalem?) stwierdził, że kamienica na historycznym zdjęciu prezentuje się ciekawiej niż obecnie.

Należy zauważyć, że zainteresowania Pawła Stasiaka minionymi czasami są dużo rozleglejsze niż architektura modernistycznej kamienicy. Z uwagi na jego przynależność do Stowarzyszenia Rekonstrukcji Historycznej „Gryf” bierze udział w „odtworzeniu” faktów związanych z II wojną światową i powstaniem warszawskim. Członkowie grupy wzięli udział w nagraniu filmu historycznego „Płk. Antoni Żurowski. Największy boha-

ter Powstania Warszawskiego”. Sceny walk powstańczych nagrywano właśnie w kamienicy przy Alejach Wojska Polskiego 3 w Darłowie. Powstał również film „Żelazny. Legenda wileńskiej partyzantki”, którego sceny toczyły się między innymi na darłowskim rynku staromiejskim. Producentem filmów (dostępnych na kanale YouTube) jest studio JART FILM.

Takim to sposobem trafiłam na pasjonata historii, który, działając w grupie sobie podobnych, szerzy wiedzę historyczną w najlepiej sobie znany sposób z wykorzystaniem walorów lokalnych zabytków. Działania te przynoszą dodatkową korzyść przez uświadamianie społeczności przemijania i ulotności obiektów oraz elementów zabytkowych.

Omawiany powyżej zabytkowy budynek mieszkalny ma przejść kolejny remont, przekładany od paru miesięcy. Oby przeprowadzone prace nie ujęły nic z majestatu kamienicy, która stoi tu już od ponad wieku.

2. O pewnym datowaniu domu

Ulica Stefana Żeromskiego w Darłowie to bardzo popularny ciąg pieszo-jezdny, którym przemieszczają się liczni turyści i mieszkańcy, by dotrzeć do nadmorskiej części miasta – Darłówka. Nieopodal skrzyżowania z ul. Stodolnianą stoi dom z numerem 12. Z dokumentacji konserwatorskiej, w zasobach Urzędu Miejskiego w Darłowie, wynika, że dom datowany jest na około 1930 rok. Jako obiekt o wartości krajobrazowo-kulturowej podlega ustaleniom w sprawie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego⁶.

W domu tym mieszkają Dorota Jaźwińska i Patrycja Kaffke, córka i wnuczka Alfonsa Milewskiego – pierwszego organisty, nauczyciela muzyki i założyciela chóru w powojennym Darłowie. Obie panie również związane są z zawodem pedagoga. Pani Dorota, kierująca swego czasu jedną z darłowskich szkół, jest na zasłużonej emeryturze. Jakiś czas temu na ścianie domu zauważyłam dwie tabliczki: „Anno Domini 2008” (umieszczona nieopodal drzwi wejściowych po lewej stronie domu) i „Anno Domini 1890” (Ryc. 4). W czasie przypadkowego spotkania pani Patrycja zgodziła się na rozmowę o dziejach ich domu. Ja byłam ciekawa skąd wzięła się informacja o tym, że historia domu sięga 1890 roku. Dowiedziałam się, że tabliczki z datowaniem pojawiły się dwa–trzy lata temu (miały przysłonić miejsce po szyldzie usuniętym ze ściany). Rok 2008 to czas powstania dobudówki, czyli zaadaptowania przyległej części do starej bryły budynku. O tym, że dom mógł powstać w 1890 roku Patrycja

⁶ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla m. Darłowa, rozdz. 2 & 11, ust. 5.

Kaffke dowiedziała się od swojego taty – Józefa Jaźwińskiego, który zaprowadził ją na strych i pokazał wyrytą na kominie inskrypcję „1890” (Ryc. 5 i Ryc. 6). Przeczyłoby to ustaleniom z dokumentacji konserwatorskiej, która wskazuje przybliżony rok budowy na 1930. Dodatkowo budynek ma trzy kondygnacje, a nie dwie, jak wskazano w ewidencji zabytków.



Ryc. 4. Wejście do kamienicy przy ul. Żeromskiego 12 z tabliczkami informującymi o datowaniu ważnych wydarzeń w jej historii (fot. R. Potomska)



Ryc. 5. Murowany komin w kamienicy przy ul. Żeromskiego 12 w Darłowie z naniesioną datą „1890” (fot. P. Kaffke)



Ryc. 6. Data budowy komina i zapewne kamienicy przy ul. Żeromskiego 12 w Darłowie (fot. P. Kaffke)

Ciekawostką może być fakt, że przed II wojną światową w domu tym mieszkał kamieniarz⁷. Rozbieżność w datowaniu mogłaby się wydawać mało istotna, gdyby nie fakt zakwalifikowania obiektu mieszkalnego do kategorii krajobrazowo-kulturowej, a nie obiektu zabytkowego, co zmienia kwestie ochrony zachowanego dziedzictwa. Trudno byłoby się pokusić o hipotezę, jaką wartość merytoryczną miałyby konfrontacja wiedzy konserwatorów w zderzeniu ze spostrzeżeniami i doświadczeniem wieloletnich mieszkańców, ale nasuwa to pewne refleksje.

3. Kolejarski dom ze swoim szachowym królem

Ten niski „szeregowiec” z czerwonej cegły zwraca uwagę wśród większych brył okolicznych domów. Mowa o budynku mieszkalnym położonym w Darłowie przy ul. Stanisława Wyspiańskiego z nr 10. Według dokumentacji konserwatorskiej pojawił się w tym miejscu około 1910 roku⁸. W świetle przepisów jest obiektem zabytkowym⁹. W pierwotnym założeniu ten budynek składający się z dwóch symetrycznie zestawionych segmentów (oznaczonych numerami 10/3 i 10/5) dedykowano pracownikom kolei. Od strony jezdni znajdują się dwie werandy, do których wejście prowadzi po schodkach. Jego właścicielem był słupski oddział PKP, który odsprzedał budynek oddziałowi w Bydgoszczy¹⁰. Tu kończy się możliwość ustalenia dalszych losów domu, który obecnie jest własnością prywatną mieszkańców.

W ogrodzie segmentu nr 10/5 około pięć lat temu stała rzeźba (Ryc. 7). Jest odwzorowaniem figury króla szachowego. Autorem tych oryginalnych szachów jest znakomity darłowski artysta i pedagog Zbigniew Białożyty (Kontowski 2006). Warto wspomnieć, że szachownica została wykonana techniką „wypalanki”, a towarzyszące jej figury z drewna dębowego.

Wykonawcą rzeźby z ogrodu kolejarskiego domu jest rzeźbiarz ludowy z powiatu sławieńskiego Tadeusz Konieczny. I to od niego dowiedziałam się, że wykonanie rzeźby zlecił mu syn Zbigniewa Białożyty – Dariusz. Zwyczajnie „po ludzku” przegapiłam, że o fakcie tym wspominała swego czasu lokalna prasa. Po latach pobytu poza Darłowem pan Dariusz osiadł tutaj i z żoną zajmują mieszkanie w kolejarskim domu. Żona wychowywała się w tym domu – jej ojciec pracował na kolei od 1963 roku jako to-

⁷ Tę informację przekazał córce J. Jaźwiński (brak możliwości zweryfikowania na stronie www.rügenwalde.com z powodu usunięcia wykazu).

⁸ Gminna Ewidencja Zabytków, Karta obiektu założona w październiku 1987 roku.

⁹ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla m. Darłowa, rozdz. 2 & 9, ust. 2.

¹⁰ Informacje uzyskane od J. Mordacz z Wydziału Geodezji UM Darłowo.



Ryc. 7. Dom kolejarski przy ul. Wyspiańskiego 10 w Darłowie z rzeźbą króla szachowego na froncie (fot. R. Potomska)

romistrz, więc mieszkanie miało charakter służbowy. Choć czynnych kolejarzy już nie ma w naszym mieście, to oryginalny budynek obok stacji kolejowej jest wciąż zamieszkały między innymi przez ich potomków. Dariusz Białożyty w rozmowie ze mną polemizuje z zapisami dokumentacji konserwatorskiej, twierdząc, że dom przy ul. S. Wyspiańskiego 10 jest znacznie starszy niż o tym mowa w dokumentacji. Sięgnął po stare mapy miasta i jest przekonany, że to jeden z najstarszych zachowanych budynków mieszkalnych. W czasie remontu odkryto tu stare, wypalane cegły mogące świadczyć o dłuższej metryce domu. Nie zachowała się żadna dokumentacja potwierdzająca jego tezy. Ponad wszelką wątpliwość wiemy, że kolej w Darłowie powstała w drugiej połowie lat 70. XIX wieku.

Wróćmy na chwilę do wątku rzeźby ogrodowej. Kiedy trzeba było usunąć starą, chylącą się lipę, zrodził się pomysł, by wykorzystać ten moment i przypomnieć o spuściźnie ojca – Zbigniewa Białożyty. Na karczku lipowym stanęła rzeźba na podobieństwo figury szachowego króla. U jej podstawy są inicjały Z. Białożyty i T. Koniecznego. Ma przypominać o dokonaniach wszechstronnego artysty i cenionego nauczyciela plastyki, który pozostał we wdzięcznej pamięci wielu darłowian.

W mojej subiektywnej ocenie kolejarski dom z rzeźbą ogrodową, ze swoją spersonalizowaną historią, to przestrzeń kreatywna udanie łącząca obiekt z przeszłością, wydarzenia współczesne i twórczą sylwetkę.

4. „Prezenty” po minionych epokach, czyli czy i jak przysposabiamy dziedzictwo...

Trzy miejsca (budynki mieszkalne) odsłoniły rąbek swojej przeszłości i teraźniejszości. Zaledwie trzy spośród zapewne wielu. Jednak, aby zbudować narrację miejsca, potrzebne są bądź dokumenty urzędowe, bądź archiwalia, albo chociażby przekaz przodków w postaci relacji ludzi. Jeśli nie posiadamy żadnego z tych elementów, to historie miejsc pozostają niedopowiedziane. Przykładem niech będzie urokliwa, regularna ziemianka w sąsiedztwie „domu dróżnika” przy Alejach Wojska Polskiego w Darłowie (Ryc. 8).



Ryc. 8. Ziemianka / piwniczka przy „domku dróżnika” przy Alejach Wojska Polskiego w Darłowie (fot. R. Potomska)

Kto i kiedy zbudował tę ogrodową piwniczkę, która sprawia wrażenie dobrze zachowanej? Sam dom, użytkowany niegdyś przez dróżnika kolejowego, nie widnieje w gminnej ewidencji zabytków, więc trudno go dokładnie datować podobnie jak niemal „przytuloną” do domostwa ziemiankę. Wieloletni właściciele nie żyją od kilku lat. Czyniłam próby dotarcia do spadkobierców, ale bliscy nie wyrazili gotowości na rozmowę. Nie jest to dla mnie nowa sytuacja. W swojej pracy zawodowej spotykałam się już z odmową udzielenia informacji. Powody sprowadzały się do bariery mentalnej lub, oczywiście niczym nieuzasadnionej, podejrzliwości. Jak widać, nie każdego przekonuje argument, że służy to poszanowaniu przeszłości oraz mogłoby promować konkretne miejsce i nasze miasto.

Pochylając się nad tematem elementów kulturowych w naszym otoczeniu, czyli spuścizny po poprzednich epokach, pomyślałam o botanicznej spuściznie po przedwojennych mieszkańcach mojego domu. Taką właśnie pamiątkę mam i pielęgnuję w ogrodzie przydomowym. Jest nią jabłoń, którą posadził budowniczy domu datowanego na 1938 rok (Ryc. 9). Drzewo owocowe liczące ponad 85 lat przetrwało wszelkie niebezpieczne sytuacje (w tym widmo usunięcia) i ku naszej uciechu co drugi rok wydaje owoce.



Ryc. 9. Przydomowa kwitnąca jabłoń o wartości wykraczającej poza regularne owocowanie (fot. R. Potomska)

Podsumowanie

Drobiazgi, zwyczajne rzeczy z przeszłości mają swoją wartość, która wynika z ich obecności w naszym życiu lub w życiu innych ludzi. Czy odejście ich twórców, właścicieli, użytkowników musi oznaczać ich śmierć? Taki namysł mi towarzyszył i był inspirowany koncepcją ‘adopcji’ rzeczy, przedmiotów. Takiemu adoptowaniu, ale już konkretnych rzeczy (przedmiotów) po przedwojennych właścicielach na Ziemiach Zachodnich (Wrocław, Szczecin), był poświęcony projekt badawczo-naukowy realizowany w latach 2019–2022 przez przedstawicielki Muzeum Etnograficznego we Wrocławiu (Oddział Muzeum Narodowego we Wrocławiu), Uniwersytetu Wrocławskiego i Uniwersytetu Jagiellońskiego, z udziałem fotografa. Projekt ten odbił się szerokim echem w mediach, gdyż to ważna opowieść o rzeczach i miastach z ponemiecką historią. Pokazuje stosunek tych, którzy tworzyli i tworzą nowe przestrzenie, do przedwojennego dziedzictwa swoich miast. Zwieńczeniem projektu stała się publikacja pt. *Porządek rzeczy* wydana przez Uniwersytet Jagielloński i Akademię Sztuki w Szczecinie (Kurpiel i in. 2023). Zakończeniem tego przedsięwzięcia o charakterze etnograficzno-artystycznym stała się wystawa pod nazwą „Rzeczy przysposobione”, eksponowana w Muzeum Etnograficznym we Wrocławiu, organizowana od 17 lutego do 25 sierpnia 2024 roku¹¹.

Podsumowując, jako spadkobiercy dziedzictwa po minionych epokach / pokoleniach mamy swoją szansę, by je umiejętnie zagospodarować. Mieszkając na Ziemiach Zachodnich, częstokroć modernizujemy, zmieniamy, ale też ratujemy lub niszczymy „niemieckie”, „ponemieckie” obiekty nieruchome (i ruchome). Świadome działania w krajobrazie kulturowym mogą być wyrazem osiągnięcia fazy dojrzałości przez naszą drogę osławiania i przejmowania tej przestrzeni.

Bibliografia

- KONTOWSKI K. 2006. *Zbigniew Białożył 1939–1978. Wystawa monograficzna*, Darłowo: Muzeum Zamek Książąt Pomorskich w Darłowie.
- KURPIEL A., MANIAK K., SKĄPSKI Ł. 2023. *Porządek rzeczy. Relacje z przedwojennymi przedmiotami na ziemiach zachodnich (przypadek Wrocławia i Szczecina)*, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Wydawnictwo Akademii Sztuki w Szczecinie.

¹¹ <https://wyborcza.pl/7,75410,31143610,niemcy-opuszczajacy-dom-prosili-polakow-by-obraz-zostal-na.html> [dostęp: lipiec 2024].

Zusammenführen zweier Epochen / Generationen, auf den Spuren mehr vieler meinige selbstv erständlicher anthraopogonischer Element in Darłowo

Zusammenfassung

Der Text entstand zur Erinnerung an unsere städtische Umwelt ohne Objekte, die den anerkannten Vorschriften nach, als Baudenkmäler gelten und große Beachtung verlangen. Es gibt jedoch weniger exponierte, aber auch beachtenswerte Objekte. Antropogenische Elements sind z.B. Wohnhäuser, kleine Architektur. Meistens sind es verlassene Hinterlassenschaften der Vorkriegsbe-wohner Pommerns, die nach dem Kriege 2 das Gebiet verlassen mussten. Nach 1945 siedelte sich eine neue Generation Polen an, die hier mit den alten Anwoh- nern kurz zusammenlebten. Diese hatten hier gebaut und die Umwelt gestaltet. Sie haben die Menschen Kemm gelernt und haben dessen Arbeit für ihre Ge- genwart adoptiert.

Mit der Zeit ist nur die konservative Dokumentation ein Beweis für unsere Bewusstheit und Aufmerksamkeit die Besonderheiten der vergangenen Epochen zu analysieren.

In großen Städten Westpommerns (Wrocław, Szczecin) funktionieren Institu- tionen, die sich mit dem Vorkriegsnachlass befassen. Ein Beispiel ist die Realis- ierung des ethnographisch – künstlerischen Projektes. u. d. T. „Adaptierte Sa- chen“ mit dem Ende einer Ausstellung unter demselben Titel.

Unsere Aufgabe ist das Thema des Schutzes der geerbten Materialien, damit die folgenden Generationen ohne wissenschaftliche Untersuchung und kompli- zierten Technologien auf die Frage antworten können.

Woher kommen wir und Wohin streben wir?

Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza

WALDEMAR PARUS (DARŁOWO)

Wstęp

Wraz z ze zbrojnym przejęciem północnych i zachodnich ziem w 1945 roku władze zrozumiały, że ochrona i obrona granicy jest niezbędnym działem funkcjonowania państwa. Mając powyższe na uwadze, szybko przystąpiono do odbudowy struktur formacji ochrony morskiej granicy państwowej. Sukcesywnie przejmowano odcinki granicy państwa od jednostek radzieckich. Wraz z wzrostem znaczenia Wojsk Ochrony Pogranicza w systemie ochrony granicy państwa tworzone nowe struktury służące bezpośrednio ochronie granicy, zwłaszcza granicy morskiej. Granica ta miała swoją specyfikę i wymagała szczególnych metod mających na celu niedopuszczenie do nielegalnego przekroczenia granicy na odcinku morskim z wykorzystaniem różnego rodzaju jednostek pływających. Dotychczasowa ochrona morskiej granicy państwowej z wykorzystaniem jednostek pływających będących na wyposażeniu WOP i Marynarki Wojennej nie w pełni zapewniała skuteczną realizację stawianych przed nimi zadań.

W celu praktycznego sprawdzenia możliwości wykorzystania lotnictwa w ochronie granicy morskiej wiosną 1957 roku z Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego KBW wydzielono klucz samolotów Po-2 i podporządkowano go dowódcy 12. Brygady WOP. Klucz stacjonujący na lotnisku Szczecin Dąbie wykonywał zadania planowe i doraźne, dotyczące ochrony granicy morskiej i lądowej w rejonie operacyjnym 12. i 15. Brygady WOP, współpracując ze służbą liniową oraz jednostkami ochrony

pogranicza (Kozak 2011: 114). Na początku 1958 roku Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nakazało ówczesnemu Dowództwu WOP utworzenie, w strukturach tej formacji, Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego (SELR WOP).

Dotychczasowe opracowania na temat jednostek Wojska Ochrony Pogranicza są niepełne i czasami w mylny sposób przedstawiają historię tej formacji. Autorzy tacy jak H. Domińczak (1985) czy L. Kowalski (2020) w ogólnikowy sposób przedstawiają wopistów, czasami stronniczo zakłamuja historię. Pomijają niewygodne dla nich fakty lub konstruują takie obrazy wydarzeń, które są oczekiwane i akceptowalne w kontekście politycznym, odpowiadające poglądom, a czasami służą politycznemu przypodobaniu się czytelnikom.

Zebrane materiały są opracowaniem materiałów piśmiennych dotyczących Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, opartym na głębokiej kwerendzie dokumentów historycznych samej formacji oraz ich krytycznej ocenie.

W szczególny sposób dziękuję kmdr. por. pil. rez. Zbigniewowi Dobużyńskiemu, byłemu Szefowi sztabu SELR WOP, za udostępnienie materiałów źródłowych oraz udzielenie niezbędnych konsultacji podczas pisanie historii lotnictwa WOP.

1. Lotnictwo WOP

W ramach systematycznej poprawy i umacniania ochrony granicy morskiej PRL 13.06.1958 roku w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych przygotowano zarządzenie nakazujące powołanie w strukturach Wojsk Ochrony Pogranicza Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego. Samodzielny i niezależny pododdział lotnictwa WOP powołano oraz wdrożono w struktury funkcjonowania 1.10.1958 roku na podstawie zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych nr 208/58 z 13.06.1958 roku (Domińczak 1985: 120)¹ i oparto na wydzielonych siłach i środkach z Marynarki Wojennej i Wojsk Lotniczych (Mikołajczyk 2008: 79–86). Ireneusz Bieniecki (2015: 173) napisał:

[...] w końcu 1958 r. dowódca WOP swoim rozkazem organizacyjnym z 5 listopada 1958 r. (na podstawie zarządzenia organizacyjnego dcy Wojsk Wewnętrznych nr 019/WW z 23 października 1958 r.) polecił przystąpić do zorganizowania pododdziału lotnictwa w tej formacji z dniem 1 listopada 1958 r.

¹ Archiwum MW w Gdyni (dalej: AMW), akta MBOP, sygn. nr 3961/91.

Kwerenda materiałów Archiwum Straży Granicznej pozwala uzupełnić wypowiedź Bienieckiego o fakt, że podstawą do sformowania SELR WOP było Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych nr 0116/58 z 13.06.1958 roku w sprawie formowania eskadry lotniczej WOP². Początkowym miejscem bazowania było lotnisko w Szczecinie Dąbiu należące do Polskich Linii Lotniczych i Aeroklubu Szczecińskiego. Eskadra (wg etatu nr 349/1) liczyła 99 żołnierzy i 2 pracowników cywilnych. W skład jej wchodziły następujące pododdziały (Mikołajczyk 2008: 79):

- dowództwo i sztab,
- 1 klucz lotniczy wyposażony w samoloty Jak-12, dowódca por. pil. R. Kosiński,
- 2 klucz lotniczy wyposażony w samoloty Jak-12, dowódca por. W. Dulak,
- 3 klucz lotniczy wyposażony w samoloty Li-2 (docelowo An-2), dowódca por. pil. T. Dobrzycki,
- 4 klucz lotniczy wyposażony w śmigłowce SM-1 (Ryc. 1)³, dowódca por. M. Panek,
- plutony: obsługi technicznej, łączności, samochodowy i wartowniczy.

Pierwszy samolot, jakim dysponowali piloci w Szczecinie Dąbiu był Po-2 (Ryc. 2)⁴, kolejnym zaś Jak-12 (Ryc. 3)⁵, od 30.12.1958 roku⁶.

² Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie, sygn. 1283/103, Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych nr 0116/58 z 13 czerwca 1958 roku w sprawie formowania eskadry lotniczej WOP. Zarządzenie organizacyjne Dowódcy Wojsk Wewnętrznych nr 019/WW z 23 października 1958 roku w sprawie zorganizowania SELR WOP.

³ SM-1 – śmigłowiec wielozadaniowy polskiej produkcji na licencji radzieckiego Mi-1, produkowany w latach 1957–1965, eksploatowany w Polsce od 1957 roku do połowy lat 60. XX wieku, załoga – 1 osoba. Dane techniczne: napęd silnik AI-26 W, wymiary: średnica wirnika 14,35 m, długość kadłuba 12,09 m, wysokość 3,30 m, masa własna 1785 kg, masa startowa 2210 kg; prędkość maks. 185 km/h, prędkość przelotowa 145 km/h, pułap 3000 m, zasięg 380 km. Liczba miejsc: 3–4 (zależnie od wersji), źródło: <https://fotobabij.blogspot.com/2017/10/smigowiec-wielozadaniowy-sm-1-wsk-sm-1.html> [dostęp: 31.01.2024].

⁴ Po-2 – radziecki dwupłatowy samolot szkolny i wielozadaniowy, zaprojektowany w 1928 roku w biurze konstrukcyjnym Nikołaja Polikarpowa. Do roku 1944 maszyna była oznaczona jako U-2, a jej popularna nazwa to Kukuruźnik. W kodzie aliantów oznaczony był jako Mule (w j. ang. oznacza *muł*), a przez Polaków nazywany „pociak”. Po-2 był wykorzystywany głównie do szkolenia pilotów, a także do zadań agrolotniczych, czyli opryskiwania pól. Podczas II wojny światowej wsławił się jako nocny bombowiec. Należące do Korei Północnej maszyny Po-2 były wykorzystywane na początku lat 50. podczas wojny koreańskiej. Po-2 zasłynął z tego, że był nieprzerwanie eksploatowany przez 35 lat i wyprodukowano go w liczbie ponad 33 000 tys. egzemplarzy, a wraz z maszynami licencyjnymi przeszło ponad 40 tys. Dane podstawowe: producent – Zakłady Lotnicze Aviant ZSRR; samolot wielozadaniowy, konstrukcja mieszana metalowo-drewniana, załoga – 2 osoby, napęd 1 silnik tłokowy, gwiazdowy, pięciocyldrowy, chłodzony powietrzem Szwecow M-11,



Ryc. 1. Śmigłowiec wielozadaniowy SM-1
(źródło: <https://www.magnum-x.pl/arttykul/smiglowcemi1wplw>)



Ryc. 2. Po-2 LNB w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
(źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Po-2>)

moc 100 KM (75 kW) (125 KM późniejsza wersja), rozpiętość 11,4 m, długość 8,17 m, wysokość 3,1 m, powierzchnia nośna 33,15 m², masa własna 770–862 kg, masa startowa 1030–1415 kg, zapas paliwa 125 l, osiągi: prędkość 120–150 km/h, prędkość minimalna min. 68–78 km/h, prędkość wznoszenia 2,2 (0,8 m/s z bombami), pułap 130–3500 m, zasięg 300–700 km, rozbieg 180–370 m, dobieg 200–205 m, uzbrojenie: 1 karabin maszynowy SzKAS kal. 7,62 mm (Morgała 1977: 668).

⁵ Jak-12 – radziecki samolot wielozadaniowy z 1947 roku skonstruowany przez biuro konstrukcyjne Aleksandra Jakowlewa, produkowany na licencji także w Polsce i używany między innymi w polskim lotnictwie wojskowym i cywilnym. Dane podstawowe: producent – Jakowlew ZSRR; jednosilnikowy zastrzałowy górnopłat konstrukcji stalowej, napęd 1 silnik gwiazdowy AI-14R, moc 191 kW (260 KM), rozpiętość 12,6 m, długość 9 m, wysokość 3,14 m, masa własna 1026 kg, masa startowa 1450 kg, prędkość maks. 182 km/h, prędkość przelotowa 160 km/h, prędkość wznoszenia 4,1 m/s, pułap 4169 m, zasięg 765 km, długość lotu 3 h, rozbieg 126 m, dobieg 90 m (Morgała 1981: 333–345).

⁶ CAW w Warszawie, *Dział II*, t. 15, s. 30.



Ryc. 3. Samolot patrolowo-łącznikowy Jak-12 (1 i 2 klucz lotniczy) (źródło: WAF)

Jeden z pierwszych typów samolotów, który wszedł na wyposażenie SELR WOP.

Eskadra była przeznaczona do patrolowania wybrzeża morskiego i wód terytorialnych na niskich wysokościach. Do podstawowych zadań pilotów należało (Bieniecki 2007: 112):

- prowadzenie obserwacji z powietrza,
- wykonywanie lotów demonstracyjnych mających ostrzegać potencjalnych sprawców nielegalnych przekroczeń granicy (npg),
- naprowadzanie okrętów pogranicza (OP) na wzbudzające podejrzenie obiekty pływające.

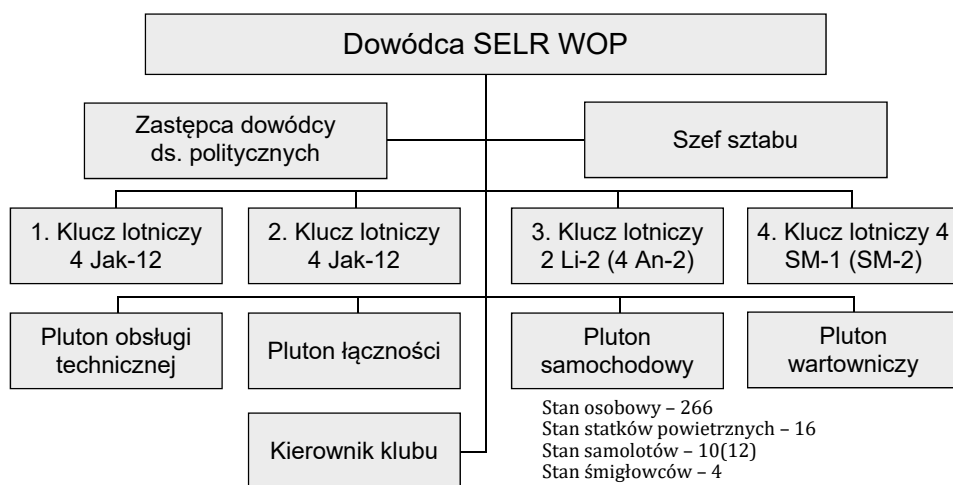
Sformułowano podstawowe zadania eskadry (Mikołajczyk 2008: 79):

- patrolowanie na małych wysokościach wybrzeża morskiego i wód terytorialnych oraz prowadzenie obserwacji wzrokowej nakazanych obszarów lądowych,
- wykonywanie lotów demonstracyjnych mających na celu odstraszenie potencjalnych naruszcycieli granicy państwowej,
- naprowadzanie jednostek pływających WOP na wzbudzające podejrzenie obiekty pływające,
- wykonywanie lotów zleconych.

Działania eskadry obejmowały odcinek całego południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego, w tym odcinki służbowej odpowiedzialności Pomorskiej, Bałtyckiej i Kaszubskiej Brygady WOP.

2. Pełna gotowość bojowa

Wiosną 1960 roku Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP osiągnęła pełną gotowość bojową. Jej schemat organizacyjny pokazano na Rycinie 4.



Ryc. 4. Schemat organizacyjny SELR WOP w 1960 r. (źródło: CAW w Warszawie, *Dział II*, t. 15, s. 30)

Klucz samolotów Jak-12 i Li-2 wydzielono z Marynarki Wojennej. Wiosną 1960 roku SELR WOP osiągnęła pełną gotowość. Według Bienieckiego (2007: 113) eskadra liczyła 275 osób (oficerów, podoficerów, szeregowych i pracowników cywilnych). Rozbieżność danych z CAW wynika z uwzględnienia pracowników cywilnych w podanym zestawieniu. Na jej wyposażeniu ogółem było 21 samolotów i 4 śmigłowce. W tym czasie zorganizowano lotniska polowe w Dziwnowie i Darłowie, skąd wykonywano loty na rzecz Bałtyckiej Brygady WOP i Kaszubskiej Brygady WOP. Ze Szczecina Dąbia do Darłowa 15.05.1960 roku przekazano klucz samolotów Jak-12, a klucz śmigłowców SM-1 do Dziwnowa. Śmigłowce SM-1 o numerach bocznych: S1B02001, S1B02002, S1B02004 i S1B02005 przydzielono do 4. klucza dowodzonego przez por. pil. M. Panka, a następnie przez por. pil. Z. Luranca, bazującego tymczasowo na lotnisku w Dźwirzynie (Mikołajczyk 2008: 79).

Oba lotniska użytkowane były jedynie w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym, gdyż na tyle pozwalała adaptacja w tym okresie poniemieckich lotnisk w tych miejscowościach. Ze względu na bardzo słabe przygotowanie lotnisk w Darłowie i Dziwnowie w infrastrukturę lotniczą zadania mogły być realizowane tylko przy dobrych warunkach meteorologicznych zarówno w dzień, jak i w nocy. Załogi samolotów nie miały na wyposażeniu urządzeń obserwacyjno-technicznych, co w sposób znaczący ograniczało ich możliwości w realizacji zadań stawianych przez przełożonych z WOP.

Oficjalnie pierwszy lot w ochronie morskiej granicy państwowej piloci SELR WOP wykonali 10.06.1960 roku⁷ w dniu święta swojej formacji (Bieniecki 2015: 427).

Rozmieszczenie eskadry w tym czasie było następujące⁸:

- klucz samolotów Jak-12 stacjonował na polowym lotnisku w Darłowie i wykonywał loty patrolowe nad plażą i wodami przybrzeżnymi na odcinku od Kołobrzegu do styku z Kaszubską Brygadą WOP oraz sporadycznie na korzyść tej brygady,
- klucz śmigłowców SM-1 stacjonował na lotnisku w Dziwnowie i operował na odcinku od Kołobrzegu do styku granicy państwa z granicą z NRD (na zachód od Świnoujścia),
- klucz samolotów Li-2 i An-2 z lotniska w Szczecinie Dąbiu dokonywał sporadycznych lotów na dalsze odległości w razie potrzeby podyktowanej sytuacją.

W okresie letnim 1960 roku z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik do SELR WOP przyleciały kolejne śmigłowce SM-1 (dwa 22 czerwca o numerach fabrycznych S1A04029 i S115014 oraz jeden 6 sierpnia o numerze fabrycznym S115015) (Mikołajczyk 2008: 83).

Ze względu na skrajne położenie na wybrzeżu lotniska w Szczecinie Dąbiu w stosunku do granicy morskiej w 1961 roku eskadrę przeniesiono na lotnisko Wicko Morskie.

3. Przeniesienie eskadry na lotnisko Wicko Morskie

W związku z trudnymi warunkami zakwaterowania Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP w Wicku Morskim po całkowitym przeniesieniu ze Szczecina Dąbia dokonano rozbicia eskadry na poszczególne klucze. Dla zapewnienia niezbędnych warunków pododdziałom, na podstawie rozkazów dowódcy WOP nr pf-59 z 27.05.1961 roku i nr pf-62 z 6.06.1961 roku dokonano następujących przesunięć:

- rozformowano strażnicę Jarosławiec w batalionie Koszalin, przeznaczając zwolnione pomieszczenia na potrzeby SELR,
- rozformowano strażnicę Dziwnów w batalionie Trzebiatów, przeznaczając zwolnione pomieszczenia na zakwaterowanie klucza śmigłowców SELR.

W kolejnym roku na podstawie rozkazu dowódcy WOP nr O19/WOP z 27.07.1961 roku nastąpiły zmiany dyslokacji poszczególnych eskadr

⁷ Kronika BB WOP, s. 100 (rozkaz dowódcy WOP nr pf-83 z 4.06.1960 roku).

⁸ Kronika BB WOP, s. 100.

lotniczych Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP. Ich celem była poprawa skuteczności działań lotniczych przez przeniesienie lotnisk bazowania w bezpośrednie sąsiedztwo z ochranianym wybrzeżem morskim. Sztab z jednym kluczem samolotów przeniesiono, 1.03.1962 roku, do nowego miejsca bazowania na lotnisko polowe w Wicku Morskim. Siedziba eskadry wymagała gruntownego remontu. Obiekty lotniska, łącznie z budynkami koszarowymi i gospodarczymi, były w nienajlepszym stanie technicznym. Na skutek znacznego zużycia pozostawały opuszczone. Budynki były typu barakowego, konstrukcji drewnianej, zbudowane w 1946 roku. Przy dużym nakładzie finansowym odnowiono je i przeznaczono do zlokalizowania eskadry na tym terenie. Pomimo przeprowadzonego remontu i adaptacji obiekty te nadal traktowano jako prowizoryczne. W następnych latach zamierzano kompleksowo rozwiązać kwestie inwestycji w eskadrze⁹. Istotnym argumentem za przebazowaniem i wykorzystaniem lotniska w Wicku Morskim jako bazy ze sztabem były dwa pasy startowe, w dobrym stanie, o długości 1200 m i 900 m oraz szerokości 50 m. Ich istotnym atutem było pobliskie jezioro, które w późniejszym czasie mogło stanowić akwen wodny do wykonywania operacji startu i lądowania wodnosamolotów. Jednocześnie eskadrę całkowicie pod-



Ryc. 5. Kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński (źródło: ze zbiorów Z. Dobużyńskiego)

⁹ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 114, notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 roku, s. 7.

porządkowano Dowództwu Bałtyckiej Brygady WOP. Drugi klucz śmigłowców SM-1 znalazł swoje miejsce dyslokacji w Gdańsku Wrzeszczu i został operacyjnie podporządkowany Dowództwu Kaszubskiej Brygady WOP. Klucz Jak-12 ulokowano na lotnisku w Darłowie. Klucz SM-1 stacjonujący w Dziwnowie podporządkowano operacyjne Dowództwu Pomorskiej Brygady WOP. Jesienią 1962 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy SELR WOP. Dotychczasowy dowódca kpt. pil. Jerzy Godlewski przekazał obowiązki kmr ppor. pil. Ryszardowi Mierzwińskiemu (Ryc. 5), dotychczasowemu dowódcy 2. Eskadry 66. Lotniczego Pułku Szkolnego w Tomaszowie Mazowieckim (Mikołajczyk 2008: 83).

Po trzech latach działalności eskadry, w wyniku realizacji wniosków wynikających z kontroli Komisji Inspektoratu Lotnictwa, nastąpiła zmiana organizacyjna mająca na celu poprawę funkcjonowania eskadry, w tym m.in.: bardziej racjonalne wykorzystanie sprzętu bojowego, zapewnienie poprawy poziomu szkolenia personelu latającego i technicznego oraz zwiększenie dyscypliny bezpieczeństwa lotów. Jednocześnie wprowadzono nową organizację SELR WOP. Powstały (Bieniecki 2007: 114):

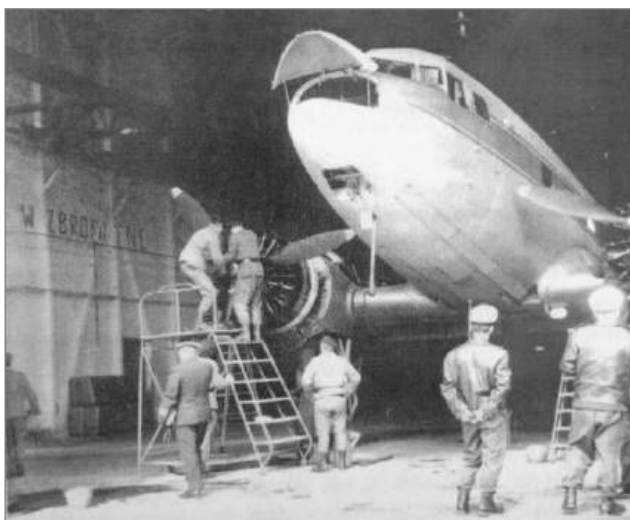
- dwa klucze dalekiego rozpoznania: samoloty Li-2, An-2, An-2M i klucz śmigłowców SM-1, stacjonujące w Wicku Morskim, całkowicie podporządkowane 15. BB WOP w Koszalinie,
- klucz bliskiego rozpoznania: samoloty Jak-12, które bazowały na lotnisku w Gdańsku Wrzeszczu, podporządkowane operacyjnie dowódcy 16. KB WOP.

Dwa samoloty Li-2 podczas bazowania w Wicku Morskim sporadycznie wykorzystywano do celów operacyjnych ze względu na dużą masę. Najczęściej służyły jako samoloty do celów turystycznych, do przewożenia ważnych osobistości. Pilotem obsługującym Li-2 był por. pil. Tadeusz Dobrzycki (Ryc. 6 i Ryc. 7)¹⁰.

¹⁰ Por. pil. Tadeusz Dobrzycki urodził się 2.05.1928 roku w miejscowości Golanki (pow. łomżyński). W 1949 roku wstąpił na ochotnika do zasadniczej służby wojskowej do artylerii. Po półtorarocznej służbie i trzykrotnej prośbie o przeniesienie wstąpił do Szkoły Orląt. W 1952 roku skończył przyspieszone szkolenie podyktowane wojną w Korei i możliwością uczestnictwa w niej. Po promocji skierowany został do 40. Pułku Lotnictwa Myśliwstwa Bombowego w Mierzęcicach, a od stycznia 1953 roku wraz z pułkiem przeniesiony do Świdwina. W świdwińskim pułku latał na Jak-23 oraz Lim-5. W 1958 lub 1959 roku uległ wypadkowi podczas lądowania, gdy nie otworzyło się podwozie w samolocie. Ze względu na stan zdrowia przestał latać na samolotach odrzutowych. Przeniósł się do SELR w Szczecin Dąbiu, gdzie latał na An-12. W kwietniu 1961 roku został przeniesiony do Wicka Morskiego. Początkowo mieszkał w pomieszczeniach po rozwiązanej strażnicy w Jarosławcu, by po trzech miesiącach otrzymać mieszkanie w Darłowie. Wraz z rozwiązaniem SELR w Wicku Morskim przeszedł na emeryturę. Zmarł 6.04.2018 roku (opracowanie na podstawie relacji syna Waldemara Dobrzyckiego w posiadaniu autora).



Ryc. 6. Por. pil. Tadeusz Dobrzycki za sterami An-2 (źródło: ze zbiorów Z. Dobużyńskiego)



Ryc. 7. Samolot Li-2 – przygotowania do lotu w hangarze w Wicku Morskim
(źródło: ze zbiorów autora)

Jednocześnie w nowych strukturach etatowych, zgodnie z poleceniem dowódcy WOP, nakazano uwzględnić następujące stanowiska (Bieniecki 2007: 114):

- zespół kierowania lotami,
- pomocnik szefa sztabu ds. operacyjno-szkoleniowych, lekarz i sekretarz POP,
- zespół konserwacji lotniska

oraz niezbędną liczbę obsługi technicznej sprzętu pozostającego w eksploatacji i konserwacji.

W kwietniu 1963 roku nastąpiła dostawa śmigłowców SM-2 (Ryc. 8).



Ryc. 8. Śmigłowiec SM-2 (źródło: <http://www.magnum-x.pl>)

Kolejną zmianą w tym okresie było planowane na jesieni dostarczenie do eskadry nowych samolotów An-2 w wersji morskiej, zaprojektowanych i wyprodukowanych w WSK PZL Mielec jako An-2M¹¹. Od wersji podsta-

¹¹ An-2M (oznaczenie NATO *Colt*) – samolot wielozadaniowy zaprojektowany w biurze konstrukcyjnym Olega Antonowa. An-2 (przez polskich pilotów nazywany często „Antek”) jest największym produkowanym seryjnie jednosilnikowym dwupłatowcem na świecie. Przez długi czas dzierżył także tytuł najdłużej produkowanego samolotu świata (obecnie rekord ten należy do samolotu Lockheed C-130 Hercules). Ze względu na niezawodność, prostą konstrukcję i obsługę, łatwość pilotażu i konstrukcję dwupłatowca nazywany był czasem „kukuźnikiem” – po słynnym samolocie Po-2 z okresu II wojny światowej. Należy podkreślić, że konstrukcyjnie An-2 jest zupełnie odmiennym samolotem niż Po-2, również w sensie wielkości samolotu, masy startowej i mocy zastosowanego silnika różnice są zasadnicze. Załogę An-2 stanowią dwie osoby. Dane techniczne: rozpiętość – 18,18 m, długość – 13,1 m, wysokość – 6,5 m, powierzchnia nośna – 71,52 m², masa własna – 3690 kg, masa użyteczna – 1560 kg, masa całkowita – 5250 kg, prędkość maks. – 229 km/h, prędkość przelotu – 180 km/h, prędkość min. – 92 m/s, wznoszenie – 3,5 m/s, pułap 4300 m, zasięg 800 km (Mikołajczyk 2008: 84; <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2344/126/pzl-an-2> [dostęp: 27.06.2023]). Polską konstrukcję An-2M (wersja rosyjska An-2W) opracowali konstruktorzy w WSK PZL-Mielec na podstawie materiałów radzieckich, została oblatana 29 sierpnia 1962 roku. Nie było kłopotów z konstrukcją płatowca, ale problemy wynikły przy projektowaniu pływaków. Ostatecznie zdecydowano się na wykorzystanie sprawdzonych, starych konstrukcji pływaków niemieckich, które okazały się najlepszym rozwiązaniem. W porównaniu z wersją zasadniczą An-2M (An-2W) różnił się kilkoma szczegółami konstrukcyjnymi, m.in.: sposobem mocowania pływaków (dodano dwa tylne węzły moco-

wowej różniły się sposobem mocowania pływaków i zastosowaniem śmigła rewersowego. Przewóz samolotów odbywał się na specjalnym wózku, który umożliwiał też wodowanie (Ryc. 9). Pierwsze dwa wodnosamoloty (o numerach fabrycznych 1G3635 i 1G3636 oraz numerach taktycznych odpowiednio „635” i „636”) przetransportowano z Zakładów Lotniczych w Mielcu do eskadry 4.10.1963 roku. Dodatkowo WSK PZL-Mielec dostarczył kilka zapasowych pływaków. Dopiero po przylocie z podwoziem kołowym pływaki zostały zamontowane i dostosowane do startów oraz lądowań na akwenach wodnych, przy zakazie eksploatacji na otwartych wodach Morza Bałtyckiego (Ryc. 10). Taki zakaz obowiązywał także wersję opracowaną w ZSRR (An-2W). Istotne jest, że w przypadku podwozia kołowego w Jak-12 były one zamontowane na amortyzatorach. W Jak-12M pływaki przymocowano na sztywno, bez amortyzacji. W czasie lądowania na wodzie zalecano, by tafla wody była sfalowana. W przypadku flauty¹² trudno określić wysokość samolotu w stosunku do lustra wody (7 m, a następnie 1 m) przy lądowaniu¹³.



Ryc. 9. Slipowanie samolotu An-2M (źródło: ze zbiorów Z. Dobużyńskiego)

wania z zastrzałami), zastosowano śmigło rewersowe typu W-514 D9, uchwyty i stopnie wejściowe przesunięto do przodu, w kadłubie zamontowano dodatkowo mechaniczną instalację linkową do kierowania sterami pływaków, które zapewniały 104% zapasu pływalności i składały się z 12 oddzielnych komór wodoszczelnych każdy. Do transportu samolotu na lądzie i wodowania zastosowano specjalny wózek kołowy składający się z czterech kół przednich (po dwa koła na każdy pływak) i dwóch tylnych.

¹² Flauta (sztil, cisza morska) – określenie żeglarskie oznaczające brak wiatru. Pogoda bezwietrzna, prędkość wiatru 0,2 m/s (< 1 km/h), 0° w skali Beauforta), lustrzana tafla wody (<https://pl.wikipedia.org/wiki/Flauta> [dostęp: 29.06.2023]).

¹³ Informacja od Zbigniewa Dobużyńskiego.



Ryc. 10. Dostosowany do lądowania na wodzie wodnosamolot Samodzielnej Eskadry Lotnictwa rozpoznawczego WOP An-2M (źródło: Kronika BB WOP, s. 129)

Na pierwszym planie w motorówce kmr por. Ryszard Mierzwiński, dowódca SELR w Wicku Morskim.

Pierwszym pilotem przeszkolonym na wodnosamolocie był kpt. pil. Jerzy Godlewski, w przeszłości pilot sportowy, następnie myśliwski i w końcu doświadczony instruktor wodnosamolotów (Mikołajczyk 2008: 84).

Oprócz planowanej dostawy wodnosamolotów do SELR WOP, 23.04. 1963 roku do eskadry trafiły kolejne nowe, ulepszone wersje śmigłowców – SM-2 o numerach fabrycznych: S204020 i S204027 (Mikołajczyk 2008: 84).

W marcu 1963 roku załoga śmigłowca SM-1 w składzie por. pil. Wilhelm Głowa i kpt. naw. Bronisław Kwiatkowski wykonała prekursorską wówczas operację użycia śmigłowca w roli latającego dźwigu. Działania polegały na umieszczeniu na 60-metrowej wieży zamku w Człuchowie 700-kilogramowej parabolicznej anteny telewizyjnej (Ryc. 11).

W trakcie akcji o kryptonimie „Parabola”, przy sprzyjających warunkach meteorologicznych, na wieży zamku umieszczono 4-częściowe elementy anteny TV (rama montażowa, podstawa, prostownik i antena paraboliczna). Akcją trwającą 1,5 godziny drogą radiową dowodził kmr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński. Było to pierwsze w Polsce użycie śmigłowca jako latającego dźwigu (Mikołajczyk 2008: 84).

Po rocznym funkcjonowaniu rozkazem dowódcy WOP nr 0120 z 17 lipca 1963 roku klucz śmigłowców stacjonujących w Dziwnowie przeniesiono do Wicka Morskiego¹⁴.

¹⁴ Kronika BB WOP, cz. 1, s. 129.



Ryc. 11. Śmigłowiec SM-1 – montaż anteny na zamku w Człuchowie
(źródło: ze zbiorów autora)

Z chwilą przejścia eskadry przez Bałtycką Brygadę WOP była ona w ciągłym stadium organizacyjnym. Główne trudności wynikały z braku pomieszczeń na kancelarię sztabu, rozlokowanie pododdziałów, magazyn na sprzęt oraz mieszkania dla oficerów i podoficerów zawodowych oraz ich rodzin. Organizacja ochrony granicy przy udziale nowo powstałej jednostki lotniczej spowodowała wprowadzenie metod wykorzystywanych w służbie lotnictwa rozpoznawczego¹⁵.

Kadrę Dowództwa SELR WOP w Wicku Morskim w roku 1964 tworzyli (Ryc. 12):

- 1) kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński (dowódca),
- 2) kmdr ppor. mgr. Czesław Dudek (zastępca dowódcy ds. politycznych),
- 3) mjr Jerzy Kowalski (zastępca dowódcy SELR ds. liniowych),
- 4) kpt. pil. Zbigniew Dobużyński (Szef sztabu),
- 5) kpt. pil. Jerzy Godlewski (pomocnik dowódcy ds. nawigacji),
- 6) kpt. Adam Woźniak (pomocnik dowódcy ds. eksploatacji),
- 7) kmdr ppor. Józef Knapieński (kwatermistrz),
- 8) kpt. Eugeniusz Kołodziejowski (sekretarz KP POP).

¹⁵ Kronika BB WOP, cz. 1, s. 129.



1



2



3



4



5



6



7



8

Ryc. 12. Dowództwo SELR WOP w Wicku Morskim w roku 1964: 1 – Ryszard Mierzwiński, 2 – Czesław Dudek, 3 – Jerzy Kowalski, 4 – Zbigniew Dobużyński, 5 – Jerzy Godlewski, 6 – Adam Woźniak, 7 – Józef Knapiński, 8 – Eugeniusz Kołodziejski
(źródło: Kronika BB WOP, s. 170)

W połowie 1965 roku nastąpiła zmiana podporządkowania jednostek WOP, a tym samym samodzielnej eskadry. Zostały one z 1.07.1965 roku przekazane pod nadzór Ministerstwa Obrony Narodowej, początkowo jedynie operacyjnie, a od 1.01.1966 roku również pod względem gospodarczym (logistycznym). Od tego czasu SELR WOP była w strukturach MON i podlegała bezpośrednio Dowództwu 15. Bałtyckiej Brygady WOP w Koszalinie. Jednocześnie ze zmianą podległości, eskadra otrzymała dwa nowe samoloty An-2 o numerach fabrycznych: 1G6611 i 1G6612) i numerach taktycznych odpowiednio: „611” i „612”. Oba egzemplarze wykonano w wersji morskiej, ale bez pływaków, jedynie z podwoziem kołowym (Mikołajczyk 2008: 84).

Struktura organizacyjna SELR WOP w sierpniu 1965 roku była następująca¹⁶:

- sztab,
- sekcja polityczna,
- kwatermistrzostwo,
- sekcja samochodowa,
- dwa klucze w Wicku Morskim,
- klucz w Gdańsku.

Nowe podporządkowanie w 1966 roku wymusiło zmiany strukturalne na najwyższym szczeblu. Rozformowano Szefostwo Służby Morskiej i z nadmorskich brygad WOP wydzielono Zespół Okrętów. Na mocy porozumienia z Dowództwem Marynarki Wojennej Szef WOP powołał 30 marca 1966 roku, opartą na rozformowanym Szefostwie Służby Morskiej, 6. Brygadę Okrętów Pogranicza z siedzibą w Gdańsku. Stała się ona kolejnym członem 6. Brygady Okrętów Pogranicza, któremu podporządkowano była SELR WOP, przeprowadzającą loty z lotnisk w Wicku Morskim i Gdańsku Wrzeszczu. W wyniku reorganizacji struktur oraz operacyjnego wykorzystania ujęte to zostało w rozkazie Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju nr 2/GIOT z 23 stycznia 1967 roku. Dowództwo SELR WOP nie uległo zmianie. Eskadrę tworzyło 266 osób, w tym: 42 oficerów, 25 podoficerów zawodowych, 6 podoficerów nadterminowych, 7 podoficerów służby zasadniczej oraz 185 marynarzy. Personel latający stanowiło 21 pilotów i nawigatorów (Mikołajczyk 2008: 84).

Jedną z kontrowersyjnych inicjatyw podjętych w tym czasie przez Dowództwo 6. Brygady Okrętów Pogranicza było rozpoczęcie prób patrolowania i obserwacji wód przybrzeżnych z wykorzystaniem bomb oświetlających. Miały one być użyte do zapobiegania domniemanej pene-

¹⁶ ASG, Akta Wydziału Organizacyjno-Ewidencyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 roku.

tracji polskiego wybrzeża przez miniaturowe łodzie podwodne państw zachodnich¹⁷.

Główny Inspektor Obrony Terytorialnej Kraju rozkazem nr 2/GIOT z 23.01.1967 roku nakazał w dniach 22–27.02.1967 roku dokonać komisyjnego przekazania SELR WOP z 15. BB WOP w Koszalinie do 6. Brygady Okrętów Pogranicza w Gdańsku (BOP)¹⁸.

W skład Dowództwa w tym czasie wchodziły następujące osoby funkcyjne:

- kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński (dowódca),
- kmdr ppor. Czesław Dudek (zastępca dowódcy ds. politycznych),
- kpt. pil. Zbigniew Dobużyński (Szef sztabu)¹⁹.

¹⁷ „[...] inż. eskadry kpt. Adam Woźniak zaproponował wykonanie specjalnego urządzenia, umożliwiającego zrzut bomb oświetlających z pokładu samolotu An-2. Jego pomysł polegał na wykonaniu odpowiedniego wyrzutnika w postaci cylindra, nieco większej średnicy od korpusu bomby, w którym umieszczono bombę. Sam zrzut następowałby po wyciągnięciu specjalnej zawleczonej podtrzymującej korpus bomby. Całe to urządzenie montowano w luku podłogowym przeznaczonym do zamontowania lotniczego aparatu fotograficznego. Po przeprowadzeniu udanych prób naziemnych zaplanowano praktyczne próby w powietrzu podczas lotów nocnych. Próby zamierzano przeprowadzić w rejonie poligonu morskiego Ustka. W określonym terminie, w późnych godzinach wieczornych, do skonstruowanego wyrzutnika załadowano bombę oświetlającą typu SAB-100 i samolot pilotowany przez załogę w składzie kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński i kmdr ppor. Jerzy Kowalski wystartował, obierając kurs w nakazany rejon. Na pokładzie znajdowali się obserwatorzy tego eksperymentu. Po około 30 minutach lotu osiągnięto rejon i nakazaną wysokość zrzutu 3000 m. Zgodnie z planem nawiązano łączność z okrętem patrolowym, który miał obserwować tę ciekawie zapowiadającą się próbę. Gdy dowódca załogi znalazł się nad okrętem, wydano komendę na zrzut bomby. Technik wykonał czynności natychmiast i po kilkunastu sekundach wszyscy zostali oślepieni wielkim blaskiem. Tymczasem zawieszona bomba na spadochronie opadała z prędkością około 4 m/s, wydzielając promieniowanie świetlne o natężeniu 5 mil kandeli. Efekt był olbrzymi, jednak tak duże natężenie światła uniemożliwiło wręcz jakąkolwiek obserwację wzrokową. Z relacji pilota wynikało, iż nie widział on nawet linii brzegowej, nie mówiąc już o małych rozmiarów chrapach miniaturowych okrętów podwodnych. Eksperyment się powiódł, lecz efekt był znikomy. I wkrótce zaniechano dalszych prób” (Mikołajczyk 2008: 84).

¹⁸ AMW, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 roku (Bieniecki 2007: 117).

¹⁹ Por. pil. Zbigniew Dobużyński urodził się 13.07.1931 roku w Wilnie. W 11.11.1951 roku powołany został do zasadniczej służby wojskowej i skierowany do pułku artylerii haubic w Chełmie. Na własną prośbę 28.03.1952 roku został przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie i zakwalifikowany do grupy szkoleniowej o profilu lotnictwa szturmowego. Po promocji otrzymał przydział do 48. Pułku Lotnictwa Szturmowego w Inowrocławiu, gdzie odbył szkolenie na samolotach Il-10. W 1956 roku został przeniesiony do 4. Pułku Lotnictwa Szturmowego „Kraków” w Bydgoszczy, gdzie odbył kolejne szkolenie na samolotach odrzutowych Mig-15 (Lim-1, a następnie Lim-2), skąd latem 1957 roku otrzymał kolejne przeniesienie do Goleniowa. Na samolotach odrzutowych latał do końca 1959 roku. Ze względu na stan zdrowia w 1960 roku został przeniesiony do Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP w Szczecin Dąbiu, a od 1961 roku do Wicka Morskiego na stanowisko

Etatowy aparat polityczno-partyjny eskadry tworzyli: zastępca dowódcy ds. politycznych, instruktor polityczny, sekretarz podstawowej organizacji partyjnej i kierownik klubu (etat podoficerski) (Bieniecki 2007: 117).

Mając na celu usprawnienie wykonywania zadań lotniczych w ochronie morskiej granicy państwa podporządkowano eskadrę zastępcy szefa Dowództwa WOP ds. lotniczych i morskich kmdr por. pil. Sławomirowi Kapelusznikowi. Tym samym ustalono, że szkolenie specjalistów na potrzeby eskadry prowadzić będą ośrodki szkolenia wojsk lotniczych, a zaopatrzenie materiałowe, ogólnowojskowe oraz w zakresie wszystkich rodzajów uzbrojenia i sprzętu technicznego morskiego i lotniczego odpowiednie szefostwa i służby MW²⁰.

W wodowanie wodnosamolotu zaangażowana była załoga oraz personel pomocniczy z wykorzystaniem slipu na nabrzeżu jeziora (Ryc. 13). Zadanie bardzo trudne, tym bardziej że masa własna An-2M wynosiła 3690 kg i przy wodowaniu zaangażowanych było od 15 do 20 żołnierzy.

Zmiana nazwy 6. Brygady Okrętów Pogranicza na Morską Brygadę Okrętów Pogranicza nastąpiła 15.04.1967 roku, z jednoczesną zmianą nazw poszczególnych dywizjonów okrętów pogranicza. Zlikwidowano obowiązującą numerację i wprowadzono nazwy regionalne, przykładowo 30. Dywizjon Okrętów Pogranicza otrzymał nazwę Pomorski Dywizjon Okrętów Pogranicza.

W pierwszej połowie 1967 roku do podstawowych form działalności załóg samolotów i śmigłowców SELR WOP zaliczano:

- rozpoznanie wzrokowe ruchu jednostek pływających,
- naprowadzanie okrętów patrolowych WOP na wykryte cele,
- loty patrolowo-rozpoznawcze mające na celu sprawdzenie określonego akwenu morza lub okrętów²¹,
- interwencyjne loty poszukiwawczo-ratownicze (Mikołajczyk 2008: 86).

pomocnika szefa sztabu eskadry ds. operacyjno-szkoleniowych. Od 1961 roku pełnił obowiązki szefa sztabu eskadry z prawem wykonywania lotów na samolotach tłokowych An-2. W eskadrze przeszkolił się na samoloty Jak-12, następnie Jak-12 M, a w 1965 roku na wodnosamoloty An-2M. W 1961 roku awansowany na stopień kapitana, a w 1968 roku na stopień kmdr ppor. Z chwilą rozwiązania jednostki w Wicku Morskim z 31.12.1969 roku kmdr ppor. pil. Z. Dobużyński zakończył wykonywanie lotów w lotnictwie wojskowym. Z 1.01.1970 roku rozpoczął służbę w 28. Eskadrze Ratownictwa Morskiego i Zwalczania Okrętów Podwodnych Marynarki Wojennej w Darłowie na stanowisku szefa sztabu jednostki. Funkcję tę pełnił do końca 1978 roku. Do 11.10.1983 roku służył w 24. Składnicy Uzbrojenia MW w Darłowie. Po 33 latach służby wojskowej przeszedł na emeryturę. W 1981 roku został awansowany do stopnia kmdr. por. MW (Majewski 2013: 288–290).

²⁰ AWW, t. 38, Rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju nr 2/GIOT z 23.01.1967 roku, s. 1–2.

²¹ AMW, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry, s. 1–2.



Ryc. 13. „Siły powietrzne” WOP (źródło: ze zbiorów R. Krasuskiego; <https://www.facebook.com/photo/?fbid=7014259048604411&set=gm.2483844298461422&idorvanity=492407344271804>)

Powyższe zadania realizowano przy użyciu samolotów An-2 i śmigłowców SM-1, których bazy znajdowały się na lotniskach w Wicku Morskim i Gdańsku Wrzeszczu. Zadanie z 6.04.1967 roku można potraktować jako przykładowe.

Na polecenie oficera operacyjnego Szefostwa Lotnictwa MW na samolocie typu An-2 wystartował z lotniska w Wicku Morskim, 6.04.1967 roku, kpt. Bazyli Jewdokin. Jego zadanie polegało na poszukiwaniu tralowca bandery duńskiej w rejonie od Łeby do Jarosławca, 20 Mm w głąb morza. Po 10 min lotu rozpoznano poszukiwany okręt, o czym zameldowano służbie dyżurnej, a działania zakończono²². Powyższy rodzaj działania realizowano na mocy specjalnej instrukcji, zgodnie z którą do śledzenia okrętów NATO wykorzystywano w zasadzie okręty dyżurne lub grupy bojowe i samoloty MW oraz okręty i samoloty MBOP²³.

Z dniem 1.06.1967 roku dla SELR WOP wprowadzono nowy etat (nr 6/492). W czasie czterech miesięcy, to jest do 30.09.1967 roku, SELR WOP miała zostać przeformowana z etatu (nr 349/4) na Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego WOP i pozbawiona samodzielności; przy stanie osobowym 294 żołnierzy i 10 pracowników cywilnych (etat nr 6/492). Dowód-

²² AMW, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6. Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 roku, s. 1–5.

²³ AMW, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 roku, s. 1.

cy poszczególnych jednostek organizacyjnych przekazywali eskadrze zadania bezpośrednio. Głównymi zleceńodawcami były: 12. 15. i 16. Brygada WOP, Morska Brygada Okrętów Pogranicza, Szefostwo WOP, Dowództwo Marynarki Wojennej. Nie zmieniło to istotnie określonego obszaru zadaniowego eskadry. Poszczególni dysponenti otrzymali limity godzin nalotu z zachowaniem priorytetów nalotów operacyjnych. W dalszej kolejności realizowane były zadania szkoleniowe i usługowe. Miejsce postoju eskadry pozostało w Wicku Morskim²⁴.

Do zasadniczych obowiązków eskadry WOP nadal należało wykonywanie zadań operacyjnych związanych z ochroną granicy morskiej. Jednocześnie celem maksymalnego skrócenia czasu przekazywania zadań przeprowadzania doraźnych lotów operacyjnych, wynikających z aktualnej sytuacji, dowódcy 12. PB WOP i 15. BB WOP (odpowiednio w Szczecinie i Koszalinie) otrzymali polecenie przekazywania ich bezpośrednio do sztabu eskadry²⁵.

Za spektakularny sukces eskadry uznaje się przeprowadzenie akcji polegającej na zatrzymaniu na polskich wodach terytorialnych siedmiu kutrów bandery niemieckiej podczas nielegalnego połowu. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że po zatrzymaniu pilot śmigłowca zmusił całą grupę kutrów do wejścia do portu. Niewątpliwie poza wykazaniem się wysokimi umiejętnościami sukces tego zdarzenia wiązał się z nieświadomości niemieckich szyprów braku środków przymusu bezpośredniego i środków ogniowych na pokładach polskiego śmigłowca.

Poza lotami w ochronie morskiej granicy państwowej eskadra realizowała różnorodne zadania o charakterze ratowniczo-ewakuacyjnym, co było skutkiem braku innych środków ratowniczych na polskim wybrzeżu z takimi możliwościami.

4. Problemy kadrowe

Dowódca MBOP w piśmie z 17.02.1968 roku informował Szefa WOP gen. bryg. Mieczysława Dębickiego o braku pilotów i kierowców w ELR WOP. Ze względu na niedobory personelu sprzęt znajdujący się na wyposażeniu pododdziału wykorzystywano w ograniczonym zakresie. W tym czasie zamiast czterech śmigłowców (SM-1) gotowość bojową mógł osiągnąć tylko jeden (na pozostałe nie było etatowych pilotów). Do obsługi samolotów (An-2) brakowało ogółem trzech pilotów²⁶.

²⁴ AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 55/WOP z 10.07.1967 roku, s. 1–2.

²⁵ AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 85/WOP z 30.10.1967 roku, s. 1–2.

²⁶ AMW, t. 79, Pismo dowódcy MBOP do Szefa WOP z 17.02.1968 roku.

Ten stan rzeczy potwierdziła komisja kontrolująca eskadrę 1.03.1968 roku. Podczas kontroli alarmu bojowego w ELR WOP stwierdzono, że na cztery samoloty An-2 sprawny był tylko jeden, a dwa śmigłowce (bez klucza w Gdańsku) stały w konserwacji ze względu na brak etatowych obasad. Do koszar po ogłoszeniu alarmu przybyło 78% kadry. Załoga dyżurna (zgodnie z gotowością nr 3) przebywała w swoich domach w Darłowie, jednak gotowość do lotu osiągnęła dopiero po dwóch godzinach (zamiast po godzinie)²⁷.

W 1968 roku nastąpił okres kryzysu eskadry. Odczuwano braki kadrowe w szczególności wśród załóg samolotów An-2 i śmigłowców, podobnie w zakresie gotowości sprzętu i jego sprawności.

Jesienią, podczas wodowania na Zatoce Gdańskiej, awarii uległ An-2M. Załoga wydostała się z podtopionego samolotu bez najmniejszych problemów i uszczerbku na zdrowiu. Pomimo niewielkich uszkodzeń wynikających z lądowania na wodzie, w trakcie akcji wydobycia z wody, uległ on całkowitemu zniszczeniu. Podobny przypadek miał miejsce na jeziorze Wicko. Podczas lądowania nie wytrzymały obciążenia, odmówiły posłuszeństwa zastrzały i golenie podtrzymujące pływaki i samolot pływakami oparł się na płytkim w tym miejscu dnie jeziora. Samolot po wodowaniu spoczął kadłubem o pływaki i w takiej pozycji udało się go doholować do przystani i przetransportować do hangaru, gdzie został naprawiony przez eskadrową ekipę remontową. Mimo wspomnianych przeciwności rok 1968 zamknięto imponującym jak na ówczesne warunki, również sprzętowe, osiągnięciem: nalot – 728 godz. i 17 min, z czego 215 godz. to 112 lotów operacyjnych, 108 godz. – 208 lotów usługowych oraz 404 godz. wykorzystane w ramach 778 lotów szkoleniowych.

Na stanie ELR WOP oprócz samolotów i śmigłowców były jednostki pływające (motorówki w dwóch wersjach, mniejszej typu ślizgacz) przeznaczone do generowania fal na jeziorze Wicko, aby umożliwić załogom wodnosamolotów prawidłową ocenę wysokości do lądowania (por. wyżej). Drugą łódź motorową M-57 wykorzystywano do holowania wodnosamolotów (Mikołajczyk 2008: 88).

Dalsze problemy kadrowe eskadry, sprzętowe oraz logistyczne stały się podstawą do zastanowienia się nad jej funkcjonowaniem w ówczesnym kształcie. Kolejna inspekcja jednostki wykazała realizację zadań na poziomie 50–60% (plan nalotów wykonano w 59%, a ćwiczeń w 57%). Spowodowało to powstanie projektu reorganizacji polegającej na połączeniu eskadry z 28. Eskadrą Ratowniczą Marynarki Wojennej w Darłowie.

²⁷ AMW, t. 79, Notatka służbowa z przeprowadzonej kontroli gotowości bojowej ELRWOP, s. 1–5.

5. Przeniesienie eskadry z Wicka Morskiego do Darłowa

Na początku lipca 1969 roku podczas narady w Dowództwie Marynarki Wojennej zrodził się pomysł przeniesienia ELR WOP z Wicka Morskiego²⁸ do Darłowa i utworzenia pułku lotniczego przez połączenie z Eskadrą Ratowniczą MW. Za takim rozwiązaniem przemawiał przede wszystkim czynnik ekonomiczny związany z logistyką. Sytuacja w garnizonie Wicko była w trudna, ponieważ niemal cała infrastruktura wymagała olbrzymich i natychmiastowych nakładów. Kadra mieszkała w złych warunkach oraz była dowożona z sąsiednich garnizonów. Brak odpowiedniej rampy kolejowej w sposób znaczący podrażał oraz komplikował transport materiałów i środków. W tym czasie na stanie ELR WOP było osiem samolotów, trzy śmigłowce, 47 pojazdów mechanicznych różnych typów oraz dwie łodzie motorowe (Mikołajczyk 2008: 89).

Realizacja pomysłu nastąpiła we wrześniu 1970 roku. Zgodnie z zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego WP (nr 92/Org.) z 14.09.1970 roku, zarządzeniem Szefa Inspektoratu Obrony Terytorialnej (IOT) (nr 173/Org.) z 28.10.1970 roku oraz zarządzeniem Szefa WOP (nr 54/WOP) z 27.10.1970 roku ELR WOP w Wicku Morskim rozwiązano (do dnia 3.12.1970 roku). Jednocześnie zarządzeniem Szefa IOT (nr 0173/Org.) nakazano podporządkowanie jej pod względem wykorzystania operacyjnego Szefowi WOP Klucz Samolotów Rozpoznawczych WOP (KSR WOP), zorganizowanemu w składzie 28. Eskadry Ratowniczej Marynarki Wo-

²⁸ AMW, t. 116, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 roku, s. 1–7. „Lotnisko Wicko Morskie było obiektem poniemieckim. Znajdowało się około 2,5 km na wschód od Jarosławca i około 16 km na zachód od Ustki. Położone na obszarze wyżynnym wśród masywu leśnego, między morzem a jeziorem Wicko. Zasadniczo nie było używane z wyjątkiem nielicznych przypadków, kiedy lądowały na nim samoloty wojskowe. Lotnisko miało trzy betonowe pasy startowe umożliwiające start i lądowanie samolotów w sześciu dowolnych kierunkach, w zależności od kierunku wiatru. Pasy te miały następujące długości: 1200 m, 900 m, 800 m. Były połączone pasami manipulacyjnymi, które pozwalały na dowolne kołowanie samolotów. Istniały także trasy betonowe do jeziora umożliwiające wyciągnięcie z wody samolotów przystosowanych do wodowania (na specjalnych wózkach). Oceniano, że pasy startowe były w stanie dobrym, ale wymagały konserwacji, zwłaszcza na stykach płyt betonowych. Trawiasty teren między pasami wymagał uporządkowania. Na podejściu do lotniska nie było żadnych przeszkód. Bezpośrednio przy lotnisku znajdował się dużych rozmiarów hangar lotniczy o konstrukcji drewnianej z betonową płytą wybiegową. Hangar wymagał konserwacji. Mógł pomieścić około 60 samolotów. Przy hangarze znajdował się tej samej wysokości jednopiętrowy budynek murowany (na planie półkola). Jego przybudówka, w znacznej części oszklona, zwrócona frontem na lotnisko, była przeznaczona na stanowisko dowodzenia eskadry, służby ruchu, służby dyżurnej oraz centrum radiowego” (Goryński 1998: 30).

jennej bazującej w Darłowie. Czynność tę zlecono zastępcy Szefa WOP ds. morskich – dowódcy MBOP. Żołnierze służby zasadniczej z tej jednostki mieli przejść do jednostek wskazanych przez sztab MW, a kompleks koszarowy w Wicku Morskim miał być przekazany do Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Sprzęt lotniczy i wyposażenie lotniczo-techniczne rozformowanej eskadry przekazano zgodnie z wytycznymi do Dowództwa WL i Dowództwa MW (Bieniecki 2007: 128). Wraz z włączeniem lotnictwa WOP w struktury MW, zgodnie z „Zasadami operacyjnego wykorzystania KSR WOP 28. ER MW z 1970 r.”, stałym miejscem bazowania klucza było lotnisko w Darłowie, a czasowo lotnisko w Wicku Morskim²⁹. Pod względem decyzyjności KSR WOP podlegało pod dowódcę Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza stacjonującej w Gdańsku Nowy Port.

Na początku 1970 roku w skład dowództwa eskadry wchodziły następujące osoby:

- 1) kmdr ppor. pil. Stefan Matysiak (dowódca),
- 2) kmdr ppor. Tadeusz Grejman (zastępca dowódcy ds. politycznych),
- 3) kmdr ppor. pil. Zbigniew Dobużyński (Szef sztabu),
- 4) kmdr ppor. pil. Jerzy Kowalski (zastępca dowódcy ds. liniowych),
- 5) kpt. Adam Woźniak (zastępca dowódcy ds. inżynierskich)³⁰,
- 6) kmdr ppor. Józef Knapieński (zastępca dowódcy ds. zaopatrzenia).

Na początku lat 70. XX wieku szef oddziału operacyjno-szkoleniowego Szefostwa WOP opracował projekt zasad operacyjnego wykorzystania Klucza Samolotów Rozpoznawczych WOP, zorganizowanego w składzie 28. Eskadry Ratowniczej (ER) MW³¹ w Darłowie do zadań związanych z ochroną granicy morskiej (Ryc. 14)³². Zgodnie z zasadami zatwierdzonymi przez Szefa WOP i dowódcę MW operacyjne wykorzystanie klucza podporządkowano Szefowi WOP poprzez jego zastępcę ds. morskich (dowódcę MBOP). Załogi KSR wykonywały zadania w ochronie granicy mor-

²⁹ ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1841, t. 4, Zasady operacyjnego wykorzystania KSR WOP 28. ER MW z 1970 roku, s. 2–5.

³⁰ AMW, t. 120, sygn. nr 3961/91, t. 6, Rozkaz dowódcy MBOP nr 4 z 19.01.1970 roku w sprawie ukarania oficerów Dowództwa ELRWOP, s. 1–4.

³¹ W tym czasie darłowska eskadra dysponowała dwoma kluczami ratowniczymi mającymi na wyposażeniu pięć SM-2 i cztery Mi-2, jeden klucz śmigłowców do zwalczania okrętów podwodnych, cztery Mi-4ME i jeden Mi-4A oraz klucz samolotów rozpoznawczych z trzema An-2. Klucz ten został operacyjnie podporządkowany Szefowi WOP (Mikołajczyk 2008: 89).

³² AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 170, Zarządzenie Szefa WOP nr 54/WOP z 27.10.1970 roku w sprawie rozformowania ELRWOP, s. 1–2; Rozkaz dowódcy MW nr 50/Org. z 26.10.1970 roku w sprawie rozformowania ELRWOP i przekazania Pomorskiemu Okręgowi Wojskowemu WAK nr 2, s. 1; sygn. nr 3961/91, t. 1, Rozkaz dowódcy MBOP nr 90/Sztab. z 29.10.1970 roku w sprawie rozformowania ELR WOP.

skiej państwa w ramach przydzielonego na ten cel limitu. Samoloty wykorzystywano do:

- pełnienia dyżurów w ochronie granic,
- lotów na rozpoznanie określonych akwenów morza w celu wyjaśnienia sytuacji i zdarzeń tam zaistniałych,
- planowych i alarmowych lotów patrolowych w ochronie granicy morskiej oraz polskiej strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego,
- pościgów (wspólnie z okrętami MBOP) za jednostkami pływającymi, które naruszyły lub nielegalnie przekroczyły granicę morską,
- lotów usługowych i pasażerskich,
- lotów ćwiczebnych i treningowych związanych z powyższymi zadaniami.



Ryc. 14. Śmigłowce wykorzystywane w ochronie morskiej granicy państwowej
(źródło: ze zbiorów autora)

Ze względu na brak odpowiednich warunków w Darłowie, stałym miejscem bazowania samolotów KSR było lotnisko w Darłównu, a czasowym w Wicku Morskim³³. Obiekt lotniskowy w Wicku Morskim w końcu 1970 roku przekazano do dyspozycji Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Dla bazujących tam samolotów uzyskano w tymczasowe użytkowanie hangary oraz kilka niezbędnych budynków do obsługi i zabezpieczenia eksploatacji sprzętu. Jednocześnie wszystkie te budynki pozostały w dyspozycji 28. Eskadry Ratowniczej MW. Czas osiągnięcia pełnej gotowości bojowej do działań operacyjnych dla tego klucza określono na 1.04.1970 roku (Mikołajczyk 2008: 89).

³³ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 193, Zasady operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP 28. Eskadry Ratowniczej MW, s. 1–2.

W okresie jesienno-zimowym 1970/1971 oceniano, że w ramach współdziałania sił w ochronie granicy morskiej w dość znacznym stopniu angażowano samoloty KSR WOP. Wykonały one 125 lotów na zadania planowe i 12 lotów alarmowych na ogólną liczbę wylatanych 500 samolotogodzin³⁴.

Wykorzystanie KSR WOP z 28. ER MW przez MBOP na początku lat 70. ubiegłego wieku odbywało się na podstawie „Zasad operacyjnego wykorzystania Klucza Samolotów Rozpoznawczych WOP w ochronie granicy morskiej” oraz opracowywanych wspólnie z dowódcą eskadry miesięcznych planów lotów na rzecz WOP. W odniesieniu do potrzeb ochrony granicy morskiej liczbę lotów tych samolotów uznano za niewystarczającą. Decydowała o tym ograniczona liczba załóg przeszkolonych w lotach nad morzem. Zwracano uwagę, że trudności te będą szczególnie odczuwalne w razie konieczności prowadzenia pościgu i poszukiwań nad morzem³⁵.

Podczas jednej z akcji granicznych 24.07.1971 roku, związanej z ujęciem sprawców porwania motorówki WOP t. KR-70, do bezpośrednich działań zaangażowano dwa samoloty i dwa śmigłowce oraz kilkunastu pilotów i nawigatorów. W tych działaniach granicznych uczestniczyły następujące samoloty i śmigłowce:

Samolot An-2 – nr 316 (start godz. 12.30, lądowanie godz. 17.25) z załogą:

- 1) I pilot – kpt. pil. Józef Kuczmarski,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Krzysztof Kułaga,
- 3) mech. pokładowy – bosm. Henryk Kudłacz,
- 4) radiotelegrafista – bosm. Józef Cieślak.

Śmigłowiec Mi-4M – nr 2 (start godz. 13.35, lądowanie godz. 15.45) z załogą:

- 1) I pilot – kmdr ppor. pil. Alfred Podkański,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Stanisław Markowicz,
- 3) nawigator – kpt. nawig. Mieczysław Winiarczyk,
- 4) strzelcy – ppor. mar. Marian Gac, st. bosm. Ryszard Grzesiuk.

Śmigłowiec Mi-4M – nr 7 (start godz. 14.30, lądowanie godz. 16.40) z załogą:

- 1) I pilot – kpt. pil. Roman Abraszek,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Andrzej Podlasiewski,
- 3) nawigator – mł. chor. nawig. Stanisław Czarnecki.

³⁴ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 204, Materiały na posiedzenie Rady Wojskowej MBOP dotyczące wykonania zadań w ochronie granicy morskiej w okresie jesienno-zimowym 1970–1971 z 26.05.1971 roku, s. 6.

³⁵ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 203, Protokół z kontroli problemowej w MBOP przeprowadzonej w dniach 5–11.07.1971 roku z 5.07.1971 roku, s. 4–5.

Samolot An-2 – nr 320 (start godz. 15.34, lądowanie godz. 18.40) z załogą:

- 1) I pilot – kpt. Rene Kamoś,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Jan Jagielski,
- 3) mech. pokładowy – st. bosm. Józef Patejczuk,
- 4) radiotelegrafista – st. bosm. Stanisław Sypniewski³⁶.

W połowie lat 80. XX wieku, zgodnie z rozkazem dowódcy Morskiej Brygady Okrętów w sprawie ochrony morskiej granicy państwa, samoloty (śmigłowce) do służby granicznej przydzielał dowódca 16. Pułku Lotnictwa Specjalnego MW³⁷ z dyslokacją w Darłowie.

Podsumowanie

Wraz z rozwiązaniem Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza i Wojsk Ochrony Pogranicza 15.05.1991 roku zakończył się etap działalności pododdziałów lotnictwa w ochronie granicy morskiej w historii WOP. Jednym z ważniejszych elementów ochrony morskiej granicy państwowej były samoloty i śmigłowce Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego, a następnie Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP realizujących zadania w ramach patrolowania wybrzeża i rejonu morza terytorialnego. Patrole lotnicze ukierunkowano na identyfikację jednostek pływających ujawnionych przez system radiolokacyjny strażnic nadmorskich WOP, prowadzenie poszukiwań i pościgów za sprawcami nielegalnego przekroczenia morskiej granicy państwowej. Istotnym elementem służby SELR (ELR) WOP było wykonywanie zadań na rzecz pododdziałów granicznych, uczestniczenie w systemie ratownictwa na morzu oraz prekursorskie na ówczesne czasy użycie śmigłowca w roli latającego dźwigu. Działania SELR, a następnie ELR WOP w strukturach WOP w pełni realizowały stawiana zadania.

O likwidacji eskadry w głównej mierze zadecydowały znaczące braki kadrowe, wysokie koszty utrzymania oraz ewentualnego zakupu nowego i nowoczesnego sprzętu latającego. Eskadra WOP do końca 1970 roku, czyli do czasu włączenia jej w skład 28. Eskadry Ratowniczej Marynarki Wojennej bazującej w Darłowie, do ochrony morskiej granicy państwowej i działań szkoleniowych wykorzystywała następujące typy samolotów:

³⁶ ASG, Akta Oddziału Operacyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 roku, s. 1–3.

³⁷ AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 124, Rozkaz nr 03 dowódcy MBOP z 14.01.1986 roku w sprawie ochrony morskiej granicy państwowej w 1986 roku, s. 9.



Ryc. 15. Samolot typu CSS-13 podczas Międzynarodowego Pikniku Lotniczego „Góraszka” w 2009 r. (źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/CSS-13>)

Jak-12, An-2 i An-2M, Li-2, śmigłowce SM-1 oraz także (poza etatem) samoloty typu CSS-13 (Ryc. 15)³⁸.

Samoloty CSS-13, oprócz wojsk lotniczych, były używane w jednostkach lotniczych Marynarki Wojennej oraz Wojskach Ochrony Pogranicza. Dowództwo WOP wprowadziło je do patrolowania granicy państwa zarówno na odcinku morskim, jak i lądowym³⁹.

³⁸ CSS-13, producent WSK Okęcie PZL Mielec, typ: samolot wielozadaniowy, konstrukcja – dwupłat o konstrukcji mieszanej, podwozie klasyczne stalowe, załoga: 2 osoby, dane techniczne: napęd: 1 silnik gwiazdowy, 5-cylindrowy M-11D, moc 125 KM (92kW); wymiary – rozpiętość: 11,40 m, długość: 8,20 m, wysokość: 3,10 m, powierzchnia nośna: 33,15 m²; masa własna 770 kg, masa startowa: 1120 kg; osiągi: prędkość maks. 150 km/h, prędkość min. 70 km/h, prędkość wznoszenia 2,0 m/s; pułap 3000 m; zasięg 700 km. Pierwsze nowe samoloty, których użyto w lotnictwie polskim były skierowane do jednostek lotniczych i szkół wojskowych już w 1949 roku. W pierwszej połowie lat 50. XX wieku samoloty CSS-13 stanowiły podstawowy model w eskadrach i kluczach łącznikowych wojsk lotniczych. Stosowano wersje: łącznikową wyposażoną w podwójny układ sterowniczy, bombową ze wziernikiem w dolnym prawym skrzydle do namierzania celownikiem oraz z zamkami bombowymi pod płatem i umieszczonym na grzbiecie kadłuba, z tyłu za drugą kabiną na stojaku ruchomym lotniczym karabinem maszynowym. Oprócz wojsk lotniczych samoloty CSS-13 były używane w jednostkach lotniczych Marynarki Wojennej oraz w Wojskach Ochrony Pogranicza do patrolowania granicy państwa (Górski 1981; Kmiecik 1999; <https://pl.wikipedia.org/wiki/CSS-13> [dostęp: 19.01.2024]).

³⁹ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2277/126/CSS-13-CSS-S-132> [dostęp: 5.02.2024].

Bibliografia

Źródła archiwalne

- AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 roku.
- AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 114, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 roku.
- AMW, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 roku.
- AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 55/WOP z 10.07.1967 roku.
- AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 85/WOP z 30.10.1967 roku.
- AMW, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6 Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 roku.
- AMW, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 roku.
- AMW, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzwińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry.
- AMW, t. 79, Pismo dowódcy MBOP do Szefa WOP z 17.02.1968 roku.
- AMW, t. 120, sygn. nr 3961/91, t. 6, Rozkaz dowódcy MBOP nr 4 z 19.01.1970 r. w sprawie ukarania oficerów Dowództwa ELRWOP.
- AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 40, Sprawozdanie operacyjne MBOP za IV kwartał 1981 r. z 31.12.1981 roku.
- AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 124, Rozkaz nr 03 dowódcy MBOP z 14.01.1986 r. w sprawie ochrony morskiej granicy państwowej w 1986 roku.
- ASG w Szczecinie, Akta Oddziału Operacyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 roku.
- ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1841, t. 4, Zasady operacyjnego wykorzystania KSR WOP 28. ER MW z 1970 roku.
- ASG w Szczecinie, Akta Wydziału Organizacyjno-Ewidencyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 roku.
- ASG w Szczecinie, sygn. 1283/103.
- Kronika Bałtyckiej Brygady WOP.

Opracowania

- BIENIECKI I. 1999. Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (1958–1970), *Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej* 4(1): 93–97, 7(2): 81–85.
- BIENIECKI I. 2007. Samoloty i śmigłowce Wojsk Ochrony Pogranicza w ochronie polskiej granicy morskiej w latach 1958–1991, *Słupskie Studia Historyczne* 13: 111–133.
- BIENIECKI I. 2015. *Wojska Ochrony Pogranicza w systemie ochrony i obrony granicy morskiej Polski w latach 1965–1991*, Słupsk: Akademia Pomorska w Słupsku.
- CAW: Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie, *Dział II*, t. 15.
- CHYLIŃSKI R. 2017. *Moja pasja lotnictwo. Życie i działalność Tadeusza Chylińskiego dla Polskiego Lotnictwa w świetle dokumentów*, t. 1, 2, Warszawa: Agencja Wydawnicza CB.
- DOMIŃCZAK H. 1985. *Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza*, Warszawa: Zarząd Polityczny Wojsk Ochrony Pogranicza.
- GORYŃSKI G. 1998. Koncepcje wykorzystania lotnictwa do ochrony granicy morskiej Polski na przykładzie Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP, *Biuletyn Problemy Ochrony Granic CS SG w Kętrzynie* 7: 7–34.

- GÓRSKI T. 1981. *Zarys tradycji Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza*, Gdańsk: Morska Brygada Okrętów Pogranicza [druk wewnętrzny].
- KACZKOWSKI R. 1986. *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- KMIECIK T. 1999. *Polskie lotnictwo wojskowe w latach 1945–1962. Organizacja, szkolenie i problemy kadrowe*, Warszawa: Akademii Obrony Narodowej.
- KOZAK Z. 2011. Geneza i działalność Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP w latach 1958–1970, [w:] *Pomorze militarne*, cz. V: *Z dziejów militarnych Pomorza Zachodniego. Studia i materiały*, K. Rosiak, H. Walczak, A. Wojtaszak (red.), Szczecin: Wydawnictwo „Dokument” Oficyna Archiwum Państwowego w Szczecinie, Szczecińskie Towarzystwo „Pogranicze”, 111–132.
- KOZAK Z. 2017. Lotnictwo wojskowe na Pomorzu zachodnim w latach 1945–2015, [w:] *Pomorze militarne wokół zagadnień polityki i obronności na Pomorzu Zachodnim w polskim 70-leciu*, A. Aksamitowski, D. Faszcz (red.), Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo „Pogranicze” Instytut Politologii i Europeistyki Uniwersytetu Szczecińskiego, 139–160.
- MAJEWSKI A. 2013. *Szturmowcy z Gniazda Orląt Dęblin 1945–1956*, Dęblin: Gretz.
- MIKOŁAJCZYK M. 2008. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, *Lotnictwo. Magazyn Miłośników Lotnictwa Wojskowego, Cywilnego i Kosmonautyki* 5: 82–89.
- MORGAŁA A. 1977. *Polskie samoloty wojskowe 1939–1945*, Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- MORGAŁA A. 1981. *Polskie samoloty wojskowe 1945–1980*, Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.

Źródła internetowe

- <https://fotobabij.blogspot.com/2017/10/smigowiec-wielozadaniowy-sm-1-wsk-sm-1.html>
- <https://modeledo.pl/model-antonov-an-2w-colt-hobby-boss-81706>
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/CSS-13>
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/Flauta>,
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/Po-2>
- https://www.facebook.com/photo/?fbid=7014259048604411&set=gm.2483844298461422&id_orvanity=492407344271804
- <http://www.magnum-x.pl/>
- <https://www.magnum-x.pl/artykul/smiglowcemilwplw>
- <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2277/126/CSS-13-CSS-S-132>
- <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2344/126/pzl-an-2>

Selbständiges Flugzeuggeschwader des militärischen Küstenschutzes

Zusammenfassung

Die besprochenen Materialien sind die historische Quintessenz des Selbständigen Flugzengaufklärungseskaders des Küstenschutzes, ab 1968 Eskader der Aufklärung des Militärischen Küstenschutzes. Die Änderung ist gestützt auf weitschweifige Umfragen und historischen Dokumenten der Formation und einer kritischen Beurteilung der bisherigen Literatur, die das obige Thema betrifft. Die Geschichte des SELR ist verbunden mit der polnischen Ostseeküste, besonders mit dem mittleren Abschnitt und den Orten Wicko Morskie (Vitzerstrand) und Darłowo–Darlówko (Rügenwalde–Rügenwaldermünde). Der Autor nennt Probleme die mit dem Basieren der Eskader verbunden sind, auch mit der Abhängigkeit in den Strukturen des Resorts der inneren Angelegenheiten und der Verteidigung. Interessant ist die Geschichte der Ausrüstung des Flugapparates und der Flugkader. Die Einsätze der Flugkader an der staatlichen Seegrenze ist weithin dokumentiert. Die Bearbeitung der Geschichte des SELF WOP umfasst die Jahre seit Beginn der Einheit bis Ende 1970, 1958, das ist bis zur Eingliederung in die Rettungskader der Kriegsmarine in Darłówko.

Miejskie Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza w Darłowie

MAŁGORZATA ŚWIĄTKOWSKA (DARŁOWO)

Wprowadzenie

W Polsce reformy oświatowe zawsze wiązały się ze zmianami ustrojowymi. Na Ogólnopolskim Zjeździe Oświatowym, odbywającym się w czerwcu 1945 roku w Łodzi, ustalono kierunki nowego systemu. Dotyczyły one powszechnego, bezpłatnego i jednolitego szkolnictwa. Ustawa o rozwoju systemu oświaty i wychowania z 15 lipca 1961 roku wprowadziła ośmioklasową szkołę podstawową i czteroklasowe liceum ogólnokształcące. W latach 90. XX wieku rozpoczęto proces zmian programowych kształcenia ogólnego szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Ustawa o systemie oświaty z 7 września 1991 roku miała zalegalizować i uporządkować zmiany w sferze oświaty. Przeprowadzenie gruntownej reformy utrudniał trwający od lat 70. kryzys ekonomiczny.

Transformacja ustrojowa w 1989 roku wprowadzała głównie zmiany programowe: nowe nauczanie historii i języków. Największą nowelizacją okazały się przemiany organizacyjne polegające na przejęciu szkół przez samorządy lokalne oraz możliwości tworzenia szkół niepublicznych. Reforma z 1999 roku miała wyrównać szanse dzieci z różnych środowisk, podnieść jakość kształcenia i zwiększyć liczbę osób z wykształceniem średnim i wyższym. W jej wyniku utworzono sześciolateczne szkoły podstawowe, trzyletnie gimnazja i trzyletnie licea profilowane. Wprowadzono nowy system oceniania osiągnięć uczniów w formie egzaminów przeprowadzanych przez Centralną Komisję Egzaminacyjną. Podjęto działania zwiększające prestiż nauczycieli przez podniesienie wysokości wynagrodzeń powiązanych z nowym systemem awansu oraz koniecznością samokształcenia ustawicznego.

1 września 1999 roku rozpoczęły działalność gimnazja. W roku szkolnym 2002/2003 powstały licea profilowane, natomiast rok szkolny 2009/2010 stał się ostatnim, w którym uczniowie byłej ośmioklasowej szkoły podstawowej ukończyli ostatnią klasę szkoły średniej.

1. Reforma oświaty 1999–2002

1.1. Gimnazjum jako szkoła powszechna

Nowy trzystopniowy ustrój szkolny obowiązywać zaczął na podstawie Ustawy z 8 stycznia 1999 roku – Przepisy wprowadzające reformę ustroju szkolnego. Planowanie sieci gimnazjów i szkół podstawowych, które rozpoczęto w roku 1998, było pierwszym etapem przygotowania do wprowadzenia gimnazjów. W rezultacie na terenie całego kraju we wrześniu 1999 roku rozpoczęło działalność 5358 gimnazjów, z czego 377 liczyło mniej niż 20 uczniów. Co drugie publiczne gimnazjum funkcjonowało samodzielnie, 2102 zaś pozostawało w tym samym obiekcie co szkoła podstawowa (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 35).

Na terenie województwa zachodniopomorskiego funkcjonowało samodzielnie 256 gimnazjów, w których naukę rozpoczęło 27 502 uczniów. Zdecydowana większość gimnazjów (181) powstała w miastach. W pierwszym roku działalności gimnazja mieściły się przede wszystkim w budynkach dotychczasowych szkół podstawowych, które ulegały likwidacji. Rozpoczęcie nauki we wszystkich pierwszych klasach gimnazjum oparto na nowych podstawach programowych i nowych programach nauczania. Reforma miała więc charakter jedynie programowy (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 35).

W celu stworzenia jak najlepszych warunków wdrażania poszczególnych etapów reformy duży nacisk położono na przygotowanie i przeprowadzenie szkoleń. Od czerwca 1999 roku Zachodniopomorskie Kuratorium Oświaty wspólnie z Centrum Edukacji Nauczycieli w Koszalinie przygotowało trzyetapowy program szkoleń. Na pierwszym etapie szkoleniami objęto wszystkich dyrektorów gimnazjów publicznych i niepublicznych. Na drugim etapie przeprowadzono szkolenia rad pedagogicznych, a na trzecim warsztaty dla dyrektorów dotyczące sprawowania nadzoru pedagogicznego i mierzenia jakości pracy szkoły (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 36).

Pierwsze zewnętrzne egzaminy gimnazjalne przeprowadzono w maju 2002 roku. Uzyskane wyniki nie wpływały na promocję uczniów, choć przystąpienie do egzaminu było warunkiem koniecznym, by ukończyć szkołę. Egzamin miał formę pisemną i odbywał się w dwóch kolejnych

dniach. Pierwszego dnia uczniowie rozwiązywali test z zakresu przedmiotów humanistycznych, a następnego test obejmujący wiadomości z zakresu przedmiotów matematyczno-przyrodniczych. Arkusze egzaminacyjne przygotowane przez Centralną Komisję Egzaminacyjną miały ujednoliconą formułę na terenie całego kraju. Odpowiedzi zadań zamkniętych sprawdzane były za pomocą elektronicznych czytników. Zadania otwarte sprawdzali egzaminatorzy niebędący nauczycielami danej szkoły. Uczniowie przystępujący do egzaminu na koniec roku szkolnego otrzymali wyniki punktowe z opisem poziomu opanowania objętych egzaminem umiejętności i wiadomości.

1.2. Powstanie Miejskiego Gimnazjum

Po zakończeniu II wojny światowej pierwsza polska szkoła nazwana Szkołą Powszechną w Darłowie powstała w budynku po szkole niemieckiej, sąsiadującym z kościołem parafialnym. Uroczyste rozpoczęcie roku szkolnego 1945/1946 odbyło się 4 września 1945 roku. Brało w nim udział tylko 47 dzieci pierwszych polskich mieszkańców miasta. Szkoła kilkakrotnie zmieniała swoją nazwę: w 1947 roku z Publicznej Szkoły Powszechniej na Publiczną Szkołę Podstawową, w roku szkolnym 1956/1957 stała się Szkołą Podstawową nr 1, przez mieszkańców potocznie nazywaną „jedyńką”, a w 1980 roku nadano jej imię Jana Kochanowskiego (Janiczak 2005: 3).

Na mocy Ustawy z dnia 7 września 1991 roku o systemie oświaty Rada Miejska w Darłowie 12 marca 1999 roku podjęła Uchwałę nr VII/59/99 o powstaniu 1 września 1999 roku Zespołu Szkół, w którego skład wchodziły Szkoła Podstawowa nr 1 im. Jana Kochanowskiego i Miejskie Gimnazjum. Obwód Miejskiego Gimnazjum obejmował teren miasta Darłowa (akt założycielski).

Burmistrz Miasta powierzył obowiązki dyrektora dotychczasowej dyrektor Szkoły Podstawowej nr 1 pani Mirosławie Prus. Początki funkcjonowania gimnazjum wspominała następująco (Prus 2011: 2):

Zdecydowałam się zostać dyrektorem, bo chciałam dokonać zmian w szkole i stworzyć szkołę bardzo dobrą dla uczniów i nauczycieli. Najtrudniejszy był początek, zaczęliśmy od napisania projektu Statutu nowej szkoły. Następnym krokiem było sprawdzenie bazy materiałowej. Okazało się, że brakuje ławek i krzeseł dostosowanych do wzrostu gimnazjalistów, podstawowych lektur szkolnych, pomocy dydaktycznych. Największym problemem było zdobywanie funduszy. Stopniowo kupowaliśmy lektury szkolne i wyposażaliśmy gabinety. Również etapami odbywały się remonty: toalet uczniowskich, insta-

lacji elektrycznej i grzewczej, wymiany okien i podłóg. W pierwszym roku udało się, przy współfinansowaniu rodziców, oddać do użytku pracownię komputerową, a po roku dzięki funduszom unijnym następną [...].

12 marca 2003 roku rada pedagogiczna podjęła uchwałę o rozpoczęciu przygotowań do nadania szkole imienia. Na patrona szkoły nauczyciele postanowili wybrać Stanisława Dulewicza, pierwszego powojennego burmistrza Darłowa, który na trwale zapisał się w historii miasta jako wzór nauczyciela i wychowawcy, a także społecznika i pamiętnikarza. Rok szkolny 2003/2004 ogłoszony został „Rokiem Stanisława Dulewicza”. Burmistrz Miasta Darłowo Arkadiusz Klimowicz oraz Rada Miejska wspierali grono pedagogiczne w działaniach związanych z nadaniem imienia (Janiczak 2005: 4). Na podstawie Uchwały XXXIX/360/2005 Rady Miejskiej w Darłowie z 30 sierpnia 2005 roku, uroczystość nadania szkole imienia wraz z wręczeniem sztandaru odbyła się 1 października 2005 roku. W roku szkolnym 2009/2010, podczas obchodów 10-lecia gimnazjum, burmistrz Arkadiusz Klimowicz wraz z wnukiem Stanisława Dulewicza Piotrem Dulewiczem (uczniem klasy trzeciej) odsłonił pamiątkową tablicę poświęconą patronowi szkoły (Ryc. 1). Tablica ufundowana przez darłowski samorząd, obok wizerunku patrona zawierała jego motto: „Bez przeszłości, nie ma przyszłości”



Ryc. 1. Odsłonięcie tablicy poświęconej patronowi szkoły w 2009 r. (źródło: Janiczak, Kuriata 2015)

Od lewej burmistrz Arkadiusz Klimowicz i uczeń Piotr Dulewicz.

(Kronika MG 2009). Niezwykle istotnym wydarzeniem były obchody Wielkiego Jubileuszu we wrześniu 2015 roku, kiedy uroczystie upamiętniono fakt, iż siedemdziesięcioletnia szkoła jest najstarszą w mieście.

2. Charakterystyka Miejskiego Gimnazjum w Darłowie

2.1. Infrastruktura

Miejskie Gimnazjum mieściło się przy ul. Franciszkańskiej 2 w Darłowie, w budynku dawnej Szkoły Podstawowej nr 1. Budynek składał się z: części głównej z salą gimnastyczną (wybudowane w 1836 roku), łącznika i części dydaktyczno-żywieniowej. Ogólna powierzchnia użytkowa obiektu wynosiła 2940 m², a kubatura 16 330 m³. Majątek trwały przekazano szkole w zarząd na czas nieokreślony na podstawie decyzji Zarządu Miasta z dnia 15 marca 1996 roku (Informacja MG 2002: 1).

W pierwszych latach funkcjonowania szkoły stan techniczny budynków nie był zadowalający. Remont kapitalny przeprowadzony w latach 60. XX wieku i kolejne remonty okazały się niewystarczające. Na podstawie przeglądu stanu sprawności technicznej i wartości użytkowej obiektu należało wymienić niektóre okna i drzwi oraz instalację elektryczną. Elewacja budynku także wymagała remontu. W szkole znajdowała się tylko jedna sala gimnastyczna i małe boisko, które nie spełniały wymogów dotyczących prowadzenia zajęć sportowych. Brakowało podstawowych elementów wyposażenia klas szkolnych (szafek, gablot czy biurek) (Informacja MG 2002: 1).

W latach 1999–2002 wymieniono część okien, wyremontowano sanitariaty dla chłopców, odgrzybiono budynek, docieplono łącznik między salą gimnastyczną i budynkiem głównym oraz wykonano zabezpieczenie ognioochronne sufitu sali gimnastycznej. Koszty remontów wyniosły w sumie 56 973,75 zł. Zakupiono także ławki i krzesła (24 000 zł), lektury (9000 zł) oraz pomoce dydaktyczne: rzutnik, mikroskop, sprzęt sportowy (23 000 zł). W roku szkolnym 2001/2002 w wyniku remontu łącznika zlikwidowano dwie przechodnie sale lekcyjne, utworzono mały hol i nowe sale dydaktyczne. Kosztem części szatni wybudowano nową łazienkę przy sali gimnastycznej. Wyremontowano pokój nauczycielski i odnowiono część sal lekcyjnych. Dużym problemem pozostawała uszkodzona elewacja ściany budynku głównego (Informacja MG 2002: 2).

Janina Kolańska, ówczesna dyrektor szkoły, w swojej relacji jednoznacznie stwierdzała (Kolańska 2012: 1):

Szkoła pod względem technicznym była w bardzo złym stanie, co groziło nawet jej zamknięciem. Zaczęłam remont, od jeszcze przedwojennej w starej części szkoły, elektryki. Musiałam zorganizować pieniądze na dokończenie łącznika i meble do gabinetów. Stopniowo wymieniano wszystkie okna, malowano korytarze, wymieniano podłogi, w końcu zmieniono dachówkę i zrobiono elewację na wszystkich budynkach [...].

Każdy rok szkolny przynosił poprawę stanu infrastruktury szkoły. Remont dachu na łączniku za kwotę 9000 zł oraz schody za około 3000 zł zrealizowano w roku szkolnym 2002/2003. Wymalowano także 6 pomieszczeń i część korytarzy. Największy remont szkoły miał miejsce w sierpniu 2005 roku (Ryc. 2). Przeprowadzono go w 18 pomieszczeniach: w 12 dużych salach lekcyjnych, 2 salach mniejszych, bibliotece oraz w 3 pomieszczeniach biurowych. Położono nową strukturę na ścianach, wymieniono instalację elektryczną i założono nową wykładzinę podłogową. Przybliżony koszt zmodernizowania sali gimnastycznej w roku szkolnym 2005/2006 wynosił około 50 000 zł (Informacja MG 2005: 2).



Ryc. 2. Budynek Miejskiego Gimnazjum przy skrzyżowaniu ulic Franciszkańskiej i Ratuszowej w roku 2005 (źródło: *Kronika Miejskiego Gimnazjum, 2004/2005*)

Istotne prace remontowe przypadły również na 2007 rok. Wymieniono okna, a po wykonaniu termomodernizacji budynku położono nową elewację (Ryc. 3). Ocieplono także dach i położono czerwoną dachówkę bitumiczną. Koszt remontu wyniósł 750 000 zł. W roku szkolnym 2007/2008

zmodernizowano starą pracownię komputerową oraz urządzono drugą mniejszą dla niewielkich grup uczniowskich. W 2015 roku w większej pracowni wymieniono sprzęt komputerowy, a szkołę objęto zasięgiem bezprzewodowego Internetu (Janiczak, Kuriata 2015: 23).



Ryc. 3. Miejskie Gimnazjum po wykonaniu nowej elewacji w 2007 r.
(źródło: *Kronika Miejskiego Gimnazjum, 2007/2008*)

W 2009 roku gruntownie wyremontowano trzy sale lekcyjne oraz zaadaptowano pomieszczenie na nową, wygodniejszą szatnię dla uczniów za kwotę około 20 000 zł. Zmian wymagało także zaplecze sportowe szkoły. Całościowe prace przeprowadzono w roku szkolnym 2010/2011 za sumę 504 992,99 zł. W maju 2011 roku uroczyście oddano do użytku wielofunkcyjne sportowe boisko z rzutnią do pchnięcia kulą, bieżnią lekkoatletyczną i skocznią w dal. Z kolei zmodernizowaną i całkowicie odnowioną salę gimnastyczną uczniowie otrzymali 12 marca 2013 roku (Janiczak, Kuriata 2015: 23). Wykonano nową podłogę, odgrzybiono i ocieplono ściany, zaimpregnowano legary, zamontowano otwory wentylacyjne, zmodernizowano instalację grzewczą, wzmocniono konstrukcję dachową oraz wyremontowano magazynek sportowy, wymieniono drabinki gimnastyczne, tablice rozdzielcze, bramki do piłki ręcznej i kosze (Kronika MG 2013).

W Miejskim Gimnazjum po remontach, adaptacjach i renowacjach znajdowały się sale: 14 pełnowymiarowych lekcyjnych o łącznej powierzchni 700 m² oraz dwie komputerowe o łącznej powierzchni 86 m². W szkole były: świetlica, biblioteka, mała i duża sala gimnastyczna, gabinet pedagoga oraz gabinet profilaktyki zdrowotnej i pomocy przedlekarskiej.

2.2. Sylwetki dyrektorów

Zgodnie z art. 7 ust. 1 Karty Nauczyciela dyrektor jest przedstawicielem szkoły na zewnątrz, przełożonym służbowym dla wszystkich pracowników szkoły, przewodniczącym rady pedagogicznej i sprawującym opiekę nad dziećmi oraz młodzieżą uczącą się w szkole. To na dyrektora ciąży odpowiedzialność za dydaktyczny i wychowawczy poziom szkoły, realizację zadań oświatowych, tworzenie optymalnych warunków pracy dla uczniów i zapewnienie pomocy nauczycielom w realizacji ich zadań oraz doskonaleniu (Ryc. 4).



Ryc. 4. Dyrektorki szkoły (źródło: Janiczak, Kuriata 2015)

Od lewej: dyrektorka Małgorzata Świątkowska (2008–2018), wicedyrektorka Teresa Borowska, dyrektorka Mirosława Prus (1996–2002), dyrektorka Janina Kolańska (2002–2008), wicedyrektorka Mariola Sawka-Sass (2002–2008).

2.2.1. Mirosława Prus

Mirosława Prus kierowała Miejskim Gimnazjum w latach 1999–2002. Ukończyła studia na Wydziale Matematyki, Fizyki i Chemii Uniwersytetu Łódzkiego na kierunku matematyka o specjalności metody numeryczne i programowanie maszyn cyfrowych. Uprawnienia do pracy w szkole uzyskała po odbyciu kursu nauczycielskiego. Do Darłowa przyjechała w 1982 roku. Swoją pracę zawodową rozpoczęła 1 września 1984 roku jako nauczyciel matematyki w Szkole Podstawowej nr 1 w Darłowie. Od 1996 roku pełniła funkcję dyrektora, a w latach 1999–2001 Zespołu Szkół, by w latach 2001–2002 kierować gimnazjum.

Istotnym dokonaniem Mirosławy Prus było przeprowadzenie nowej szkoły przez reformy oświatowe, a w szczególności zorganizowanie sprawnie funkcjonującego gimnazjum. Dzięki jej staraniom gimnazjum jako pierwsze miało opracowane programy-profilaktyczny i wychowawczy na długo przed obowiązkiem ich funkcjonowania w szkołach. Priorytetem

jej działań była współpraca z rodzicami, którzy czynnie uczestniczyli w tworzeniu szkolnych dokumentów. Zorganizowała cyklicznie odbywające się pokazy umiejętności uczniów, festiwale teatralne i spotkania z mistrzyniami olimpijskimi.

Była wielokrotnie odznaczana i wyróżniana. W latach: 1999, 2000, 2001, 2010 otrzymywała nagrody Burmistrza Miasta Darłowo. Została także odznaczona złotym krzyżem przez Związek Kombatantów Rzeczypospolitej Polskiej i Byłych Więźniów Politycznych (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 123).

2.2.2. Janina Kolańska

Janina Kolańska pełniła funkcję wicedyrektora w latach, kiedy dyrektorem szkoły była Mirosława Prus. Przejęła od niej stanowisko dyrektora w 2002 roku i pozostawała na nim aż do przejścia na emeryturę w 2008 roku. Po ukończeniu pięcioletniego liceum pedagogicznego praktyki nauczycielskie zdobyła w dwuletnim Studium Nauczycielskim w Słupsku na kierunku matematyka z fizyką. Studiowała matematykę – najpierw w Wyższej Szkole Nauczycielskiej, a później na czteroletnich studiach w Wyższej Szkole Pedagogicznej w Słupsku. Ukończyła studia podyplomowe Zarządzanie Oświatą w Kaliszu oraz studia podyplomowe dla kadry kierowniczej w Koszalinie, zdobywając kwalifikacje w zakresie organizacji i zarządzania placówką oświatową.

Pracę w zawodzie nauczyciela rozpoczęła w 1966 roku w Szkole Podstawowej w Niemicy, gdzie uczyła matematyki, języka polskiego, przyrody w klasach młodszych oraz przedmiotów artystycznych. Do Darłowa przyjechała w 1972 roku i podjęła pracę w Szkole Podstawowej nr 1 jako nauczycielka matematyki. Uczyła także geografii, chemii, fizyki i języka polskiego.

W latach 1985–1990 pracowała na stanowisku Inspektora Oświaty Miasta i Gminy Darłowo. Wróciła do szkoły na etat nauczyciela matematyki. Od roku 1990 przez cztery lata pełniła funkcję wiceprzewodniczącej Komisji Sportu i Turystyki, a w latach 1994–1998 była radną Rady Miejskiej w Darłowie. Była aktywnym członkiem Zarządu Miasta oraz przewodniczącą Komisji Oświaty, Sportu i Spraw Społecznych. W 1997 roku została powołana na zastępcę dyrektora Szkoły Podstawowej nr 1, a po jej reorganizacji Zespołu Szkół. Kiedy w 2001 roku pozostało w budynku tylko gimnazjum, pełniła funkcję zastępcy, by później przez kolejne sześć lat być jego dyrektorem.

Janina Kolańska przez wiele lat związana była z harcerstwem. Jako nauczycielka pełniła funkcję drużynowej, a następnie przez 10 lat szcze-

powej w Szkole Podstawowej nr 1. Była także komendantem Ośrodka Darłowo oraz członkiem Rady Hufca w Sławnie, Rady Hufca w Darłowie i Rady Chorałwi w Koszalinie (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 124).

Wielokrotnie wyróżniana i odznaczana jako nauczyciel i społecznik otrzymała m.in.: Srebrny Krzyż Zasługi, Brązową Odznakę im. Janka Krasickiego, Krzyż „Za Zasługi dla ZHP”, Odznakę Honorową ZHP „Za 25 Lat Pracy Instruktorskiej”, Odznakę „Przyjaciela Dziecka”, Odznakę Honorową „Za Zasługi w Rozwoju Województwa Koszalińskiego”, Medal Komisji Edukacji Narodowej i Nagrodę Ministra Oświaty i Wychowania II stopnia.

2.2.3. Małgorzata Świątkowska

Małgorzata Świątkowska stanowisko dyrektora objęła po wygraniu konkursu w 2008 roku. Po ukończeniu Liceum Ogólnokształcącego im. Stefana Żeromskiego w Darłowie uczęszczała do Studium Nauczania Początkowego w Koszalinie i zaraz po jego ukończeniu rozpoczęła pracę jako nauczycielka klas I–III w Szkole Podstawowej nr 1 w roku szkolnym 1984/1985. W tym miejscu pracowała aż do emerytury.

W 1992 roku na Wyższej Szkole Pedagogicznej w Słupsku ukończyła trzyletnie studia magisterskie w zakresie nauczania początkowego o specjalności nauczycielskiej. Również na WSP w Słupsku w latach 1994–1997 odbyła studia licencjackie na kierunku historia, a w latach 1997–1999 kolejne wyższe studia, uzyskując drugi tytuł magistra. Dodatkowo w roku 2001 w Centrum Edukacji Nauczycieli w Koszalinie odbyła kurs kwalifikacyjny nauczania przedmiotu wychowanie do życia w rodzinie. W 2008 roku po zakończeniu studiów podyplomowych „Zarządzanie oświatą” na Politechnice Koszalińskiej uzyskała kwalifikacje w zakresie organizacji i zarządzania placówką oświatową. Od 1 września 2008 roku zajmowała stanowisko dyrektora Miejskiego Gimnazjum im. Stanisława Dulewiczka przez dwie kadencje, czyli do 2018 roku.

Od czasów licealnych związana była z harcerstwem. W Szkole Podstawowej nr 1 prowadziła drużyny zuchowe, a w gimnazjum przez 10 lat drużynę harcerską „Gryfoni”.

Małgorzata Świątkowska otrzymała następujące odznaczenia i wyróżnienia: nagrody Dyrektora Szkoły w latach: 1992, 1996, 1998–2004, nagrody Burmistrza Miasta Darłowa: 2007–2013, 2015–2017, Odznakę Honorową ZHP, Złotą Odznakę Instruktora Roku 2002, Odznakę „Za Zasługi dla Hufca ZHP Sławno w Stopniu Srebrnym”, Odznakę Honorową ZHP, Medal Komisji Edukacji Narodowej.

2.3. Nauczyciele i uczniowie

Od początku istnienia gimnazjum liczba zatrudnionych nauczycieli wciąż ulegała zmianie. Sytuacja ta ściśle wiązała się nie tylko z liczbą uczniów i oddziałów, ale także ze zmianami w ramowych planach nauczania, tak zwanych godzinach do dyspozycji dyrektora, nowych zasadach organizacji nauczania języków obcych czy prowadzeniu zajęć z wychowania fizycznego. Najwięcej nauczycieli zatrudniano w roku utworzenia Zespołu Szkół Darłowie, w ramach którego funkcjonowały szkoła podstawowa i gimnazjum. W drugim roku działalności, w związku z przeniesieniem części klas do Szkoły Podstawowej nr 3, liczba zatrudnionych nauczycieli została istotnie zredukowana. Największą liczbę zatrudnienia w gimnazjum odnotowano w roku szkolnym 2001/2002 (50 nauczycieli). W 2003 roku rozpoczął działalność Zespół Szkół w DarłóWKu w ramach którego funkcjonowało drugie gimnazjum w mieście. Odpływ uczniów oraz ówczesny niż demograficzny przyczyniły się do systematycznego zmniejszania liczby nauczycielskich etatów. W roku szkolnym 2013/2014 kadra nauczycielska liczyła 37 osób. Należy dodać, że zatrudnionych w pełnym wymiarze godzinowym zostało 31 nauczycieli, a 6 pozostawało bez pełnego etatu.

Zmiany oświatowe wprowadzające nowy system awansów zawodowych nauczycieli oraz konieczność kształcenia ustawicznego spowodowały, że grono pedagogiczne chętnie zdobywało nowe kompetencje. Cytując za Janiną Kolańską (2012: 2):

Prawie każdy nauczyciel był na drodze awansu zawodowego, co wiązało się z ogromną biurokracją dla nauczyciela i dyrektora. Bywało, że trzeba było w czerwcu dokonać sprawdzenia dokumentacji i napisać oceny pracy dla 17 nauczycieli. Zaznaczyć należy, że wszyscy moi nauczyciele byli bardzo dobrze przygotowani do egzaminów, szczególnie na stopień nauczyciela mianowanego i dyplomowanego. Byłam bardzo dumna, gdy niejednokrotnie wizytatorzy chwalili moich nauczycieli, a dyrektorzy zazdrościli tak przygotowanej kadry [...].

Przykładowo, w roku szkolnym 2009/2010 dyplomowani nauczyciele stanowili 73% zatrudnionej kadry, mianowani 12%, a stażyści 2,5% (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 130). Na przestrzeni lat zdecydowana większość nauczycieli posiadała wykształcenie wyższe z przygotowaniem pedagogicznym. Jedynie w pierwszych trzech latach działalności szkoły zatrudniono nauczycieli z wykształceniem średnim po studium nauczycielskim. W roku szkolnym 2009/2010 zatrudnionych było aż 40 nauczycieli z wykształceniem wyższym magisterskim i tylko czworo z wykształceniem wyższym zawodowym (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 130).

Z pewnością nauczyciele darłowskiego gimnazjum stanowili kompetentną i dobrze wykwalifikowaną grupę, która była w stanie sprostać wyzwaniom związanym ze zmianami w oświacie (Ryc. 5). Poszerzali swoją wiedzę i umiejętności, a ich profesjonalne podejście do pracy połączone z pasją przyczyniło się do wyjątkowej atmosfery szkoły na bardzo dobrym poziomie.



Ryc. 5. Grono pedagogiczne i pracownicy szkoły w roku szkolnym 2014/2015
(źródło: Janiczak, Kuriata 2015)

Pomimo krytycznej fali głosów społecznych dotyczących gimnazjów uczniowie niejednokrotnie wspominają ten etap kształcenia niezwykle pozytywnie. Społeczność uczniowską stanowili przede wszystkim uczniowie mieszkający na terenie miasta Darłowa. Niewielki procent stanowili uczniowie spoza obwodu szkoły, zamieszkujący okoliczne wsie. Do klasy pierwszej gimnazjum przyjmowano z „urzędu” uczniów zamieszkałych w obwodzie szkoły, natomiast o przyjęciu uczniów spoza obwodu decydował dyrektor po uzyskaniu zgody organu prowadzącego. Liczba oddziałów i uczniów zmieniała się dość dynamicznie. Najwięcej uczniów skupionych w dziewięciu oddziałach odnotowano w roku szkolnym 2001/2002 (637) i roku szkolnym 2002/2003 (612). Przykładowo, w roku szkolnym 2009/2010 do szkoły uczęszczało już tylko 357, a w 2013/2014 282 uczniów. Średnia frekwencja gimnazjalistów utrzymywała się na poziomie około 85%, co

świadczyło o regularnym uczęszczaniu na zajęcia lekcyjne (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 156).

O poziomie nauczania i umiejętnym przekazywaniu wiedzy przez nauczycieli świadczą sukcesy osiągane przez uczniów. Gimnazjaliści chętnie brali udział w różnego rodzaju konkursach i olimpiadach przedmiotowych, uzyskując bardzo dobre wyniki. W każdym roku szkolnym szkoła odnotowywała sukcesy uczniów w konkursach interdyscyplinarnych, przedmiotowych i tematycznych. Przedmiotowe konkursy biologiczne i chemiczne o zasięgu wojewódzkim, organizowane przez Zachodniopomorskie Kuratorium Oświaty, zawsze miały największą liczbę finalistów i laureatów z darłowskiego gimnazjum. Uczniowie także zajmowali dobre miejsca w konkursach: informatycznym, matematycznym, fizycznym i geograficznym, a rozwiązaniem corocznych konkursów recytatorskich były liczne sukcesy. W konkursach o zasięgu międzyszkolnym i ogólnopolskim najczęściej zdobywano nagrody w kategorii matematyka. Uczniowie wykazywali się bardzo dobrą znajomością polskiej ortografii, wiedzą z zakresu ekologii i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wygrane w konkursach plastycznych, muzycznych i teatralnych udowodniały, jak wielu utalentowanych uczniów uczęszczało do naszej szkoły (Janiczak, Kuriata 2015: 4).

Wyniki egzaminów gimnazjalnych pozwalały na uzyskanie dodatkowego obrazu jakości pracy szkoły i jej porównanie ze szkołami z całej Polski. W roku szkolnym 2001/2002 odbył się pierwszy egzamin państwowy. Uczniowie uzyskali sześć w skali staninowej, co było wynikiem powyżej średniej. Coroczny egzamin zewnętrzny składał się z trzech części: humanistycznej, matematyczno-przyrodniczej i języków nowożytnych. Uczniowie uzyskiwali zdecydowanie lepsze wyniki z części humanistycznej niż matematyczno-przyrodniczej (Kronika MG 2011). Należy zwrócić uwagę na fakt, że wyniki z części matematyczno-przyrodniczej były gorsze niż średnia krajowa, ale zdecydowanie lepsze od średniej powiatowej. Wyniki egzaminów z języka angielskiego zawsze były znacznie lepsze niż wyniki egzaminów z drugiego języka nowożytnego – niemieckiego.

W Miejskim Gimnazjum ważną część społeczności szkolnej stanowił sprawnie działający samorząd uczniowski. Był koordynatorem uczniowskich inicjatyw, organizatorem apeli, spotkań i uroczystości, uczestniczył w akcjach charytatywnych i imprezach miejskich. Organizował zbiórki odzieży i podręczników dla dzieci z ubogich rodzin, akcję „Góra Grosza” oraz spotkania dla byłych pracowników szkoły i pierwszych osadników miasta. Samorząd uczniowski współpracował z organizacjami ekologicznymi działającymi na terenie miasta przez udział w akcji „Sprzątanie

Świata” oraz obchodach „Dnia Ziemi” (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 104). Dzięki aktywności w samorządzie uczniowskim, uczniowie promowali postawy obywatelskie i kształcili poczucie odpowiedzialności za wspólne dobro.

2.4. Działalność pozalekcyjna

Wszystkie zajęcia odbywające się poza lekcjami i obowiązującym programem szkolnym nazywane są zajęciami pozalekcyjnymi i służą rozwijaniu zainteresowań, pogłębieniu wiedzy, a także aktywnemu spędzaniu czasu wolnego. Miejskie Gimnazjum swoim uczniom oferowało szeroką skalę różnorodnych zajęć przez możliwości udziału w kołach zainteresowań, imprezach, projektach czy pracy w organizacjach.

2.4.1. Programy edukacyjne

Podjęmowane przez Miejskie Gimnazjum innowacje pedagogiczne pozwalały na zdobycie wiedzy z konkretnych dziedzin, uczyły samodzielności, aktywizowały do podejmowania ciekawych działań, co niewątpliwie podnosiło jakość kształcenia i wspomagało wszechstronny rozwój uczniów.

W roku szkolnym 2003/2004 szkoła przystąpiła do ogólnopolskiego programu „Szkoła z klasą” organizowanego przez Fundację Centrum Edukacji Obywatelskiej i „Gazetę Wyborczą” pod honorowym patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Aleksandra Kwaśniewskiego. Głównym przesłaniem programu było przygotowanie młodzieży do życia w Polsce, która miała się stać integralną częścią Unii Europejskiej. Szczegółowe zadania realizowano w sześciu grupach pod opieką koordynatora Teresy Borowskiej i nauczycieli: Ewy Jaźwińskiej, Ewy Koralewskiej, Wiesławy Wasiuk, Ewy Zajac, Katarzyny Możdżyńskiej i Andrzeja Protasewicza. Otrzymanie 1 października 2004 roku certyfikatu „Szkoły z klasą” było ogromnym sukcesem, ponieważ wymagało olbrzymiego nakładu pracy ze strony całej społeczności szkolnej, związanego z wypełnianiem wymaganych zadań (Kronika MG 2004).

Od 2004 roku gimnazjaliści, pod opieką nauczycielki biologii Joanny Tousty, uczestniczyli w ogólnopolskim programie profilaktyki nadwagi i otyłości „Trzymaj formę”. W trakcie kolejnych edycji przygotowywali foldery na temat zdrowego stylu życia i prawidłowego odżywiania, połączone z degustacją przykładowych zdrowych potraw. Realizację kolejnego

programu „Jesteś zdrowy – bądź szczęśliwy” rozpoczęto od 2009 roku. Jego głównym celem było uświadomienie uczniom istoty zdrowego trybu życia i ogromnej roli, jaką odgrywa profilaktyka prozdrowotna. Młodzież zapoznawała się także z problemami osób przewlekle chorych i osób niepełnosprawnych. W szkole wśród uczniów przeprowadzono akcję pomiaru ciśnienia krwi oraz projekcje filmów i wiele spotkań z osobami niewidomymi (Kronika MG 2009).

W ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego pod honorowym patronatem Zachodniopomorskiego Kuratora Oświaty, w roku szkolnym 2009/2010 rozpoczęto dwa projekty poszerzające wiedzę z przedmiotów ścisłych. Pierwszy: „Moje gimnazjum – moja przyszłość to regionalny program wyrównywania szans edukacyjnych uczniów gimnazjów z obszarów wiejskich i małych miast w zakresie umiejętności matematyczno-przyrodniczych” trwał trzy lata i był skierowany do około 50 uczniów. Pozwolił na organizację dodatkowych godzin lekcyjnych z matematyki, fizyki, chemii i biologii. Drugi program: „Z fizyką, matematyką i przedsiębiorczością zdobywamy świat” umożliwił uczniom uczestnictwo w zajęciach i warsztatach organizowanych przez wykładowców Uniwersytetu Szczecińskiego (Kronika MG 2009).

Niezwykłe interesujący, zrealizowany przy współpracy z Instytutem Pamięci Narodowej, Muzeum Powstania Warszawskiego i Centrum Edukacji Obywatelskiej, był ogłoszony przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego program „Opowiem ci o wolnej Polsce – spotkania młodzieży ze świadkami historii w ramach Programu Operacyjnego Patriotyzm Jutra”. W 2009 roku, podczas ogólnopolskiej prezentacji w Warszawie, uczniowie gimnazjum przygotowali pokaz multimedialny „Bo życie to najcenniejszy dar” Opracowano go na podstawie przeżyć mieszkanki Darłowa Walerii Kaczkowskiej, które dotyczyły okresu okupacji. W roku 2010 zaprezentowano materiał „Wpływ przełomów PRL-u na życie pomorskiego pisarza”. Opracowano również szczegółową dokumentację dotyczącą działalności zasłużonego mieszkańca Darłowa Zbysława Góreckiego. W roku 2011 przedstawiono działalność łącznika powstania warszawskiego Kazimierza Kuligowskiego. Wyróżniono także prezentację z 2012 roku. Materiał badawczy pod tytułem „Z Darłowa na Syberię” opowiadał o losach Janusza Kasperka, zesłanego z całą rodziną w okolice Archangielska (Kronika MG 2009).

W roku szkolnym 2008/2009 zrealizowano program edukacyjny „Moja Wielka Ojczyzna” pod patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Lecha Kaczyńskiego i metropolity krakowskiego ks. kardynała Stanisła-

wa Dziwisza. Współorganizatorami przedsięwzięcia było Biuro Społecznego Komitetu Odnowy Zabytków Krakowa. W ramach programu 110 uczniów i siedmiu nauczycieli uczestniczyło w trzech wycieczkach do Krakowa i jego okolic. Poznanie zabytków i miejsc związanych z życiem papieża Jana Pawła II dało szansę na przybliżenie młodzieży historii, tradycji i kultury narodowej (Kronika MG 2009).

Rokrocznie rada rodziców w porozumieniu z radą pedagogiczną ustalała program wychowawczy szkoły zawierający treści i oddziaływania o charakterze wychowawczym oraz szkolny program profilaktyki obejmujący edukację właściwych postaw, kreowanie zdrowego trybu życia z profilaktyką uzależnień.

2.4.2. Koła przedmiotowe i zainteresowań

Szkoła przez cały okres swej działalności, dbając o wszechstronny rozwój uczniów i spełniając ich oczekiwania, organizowała koła przedmiotowe i koła zainteresowań. Stanowiły one przedłużenie procesu dydaktyczno-wychowawczego, były ciekawą formą rozwijającą zainteresowania i uzdolnienia, jednocześnie pozwalały na dobre wykorzystanie czasu wolnego. W gimnazjum działały następujące koła przedmiotowe: języków angielskiego i niemieckiego, historyczne, geograficzne, biologiczne, chemiczne, fizyczne, matematyczne i informatyczne. Pełniły one istotną rolę w przygotowaniu uczniów do udziału w konkursach i olimpiadach. Spośród kół zainteresowań należy wymienić: dziennikarskie, biblioteczne, muzyczne, ekologiczne, modelarskie, recytatorskie czy polonistyczne.

Koło dziennikarskie powstało we wrześniu 2003 roku. Jego opiekunki, nauczycielki języka polskiego: Małgorzata Brzozowska i Angelika Kuriata, z uczniami redagowały i wydawały szkolną gazetkę „Edek”. W organizowanym przez redakcję „Głosu Pomorza” konkursie na najlepszą gazetkę szkolną koło dziennikarskie otrzymało wyróżnienie (Janiczak, Kuriata 2015: 21).

Bardzo ciekawą formą uczniowskiej działalności były kluby. Szkolny Klub Przedsiębiorczości, prowadzony przez nauczyciela historii Andrzeja Protasewicza, odniósł sukces ogólnopolski w 2008 roku. Gimnazjaliści, będący finalistami z województwa zachodniopomorskiego, wzięli udział w warszawskiej Gali Przedsiębiorczości zorganizowanej przez Narodowy Bank Polski i Fundację Młodzieżowej Przedsiębiorczości. Reprezentacja szkoły powtórzyła ten sukces w 2009 roku, uczestnicząc w kolejnej Gali i zajmując pierwsze miejsce w ogólnopolskim konkursie „Droga do Euro” (Kronika MG 2009).

W 2009 roku powstał Szkolny Klub Wolontariusza „Esperanta”, który ściśle współpracował z Darłowskim Centrum Wolontariatu. Jego członkowie aktywnie włączali się w różnorodne akcje i imprezy na rzecz społeczności szkolnej i lokalnej: zbiórki żywności, zbiórki darów dla schroniska zwierząt w Koszalinie, Laponię św. Mikołaja na darłowskim rynku, Dzień Papieski oraz pracę wspomagającą hospicjum (Kronika MG 2009). Opiekunem klubu była nauczycielka chemii Anna Kwiatkowska.

Szkolny Klub Europejski „Edek”, działający od 2002 roku, aktywnie uczestniczył w propagowaniu idei integracji europejskiej poprzez rozpowszechnianie wiedzy o Europie, pozyskiwanie kontaktów z młodzieżą z innych krajów Unii Europejskiej, przygotowanie obchodów Dnia Europejskiego i udział w konkursach takich jak „Moja szkoła w Unii Europejskiej” (Kronika MG 2002). Początkowo kierowała nim nauczycielka historii Ewa Zająć, następnie Andrzej Protasewicz. Od 2009 roku klub pozostawał pod opieką Angeliki Kuriaty.

Uczniowski Ludowy Klub Sportowy „Tornado” powstał w roku 2000 z inicjatywy nauczycielki wychowania fizycznego Elwiry Romaniuk i został zarejestrowany w Głównym Urzędzie Statystycznym jako stowarzyszenie zrzeszające uczniów, nauczycieli, rodziców uczniów i sympatyków (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 188). W celu wszechstronnego rozwoju sprawności fizycznej gimnazjalistów organizował różne formy aktywności, przykładowo gry sportowe i zawody. Ważnym elementem w rozgrywkach było stosowanie zasady fair play oraz kulturalne kibicowanie.

Miejskie Gimnazjum od początku swego istnienia oferowało różnorodne pozalekcyjne zajęcia sportowe z: koszykówki, piłki nożnej, piłki siatkowej, lekkoatletyki, tenisa ziemnego i tenisa stołowego. Młodzież największe sukcesy sportowe osiągała w następujących dziedzinach: piłka siatkowa, koszykówka, lekkoatletyka (pchnięcie kulą, skok w dal, skok wzwyż, biegi i rzut oszczepem). W pierwszych latach funkcjonowania szkoły uczniowie największe osiągnięcia mieli w koszykówce, w kolejnych zaś w piłce siatkowej zarówno w kategorii dziewcząt, jak i chłopców. Wielokrotnie zajmowali pierwsze miejsca na szczelbu powiatu. Ukoronowaniem sukcesów w siatkówce było zajęcie drugiego miejsca przez drużynę chłopców na szczelbu województwa zachodniopomorskiego w roku 2018.

W szkole aktywnie działały drużyny harcerskie. W latach 1999–2009 prowadzona przez harcmistrzynię Małgorzatę Świątkowską 20 DH „Gryfoni” zorganizowała około 40 różnych imprez, biwaków i obozów letnich (m.in. w: Bukowinie Tatrzańskiej, Augustowie, Szczecinku, Miastku, Czaplunku). Drużyna uczestniczyła w Zlocie Choraży Zachodniopomorskiej z okazji 70-lecia harcerstwa na Pomorzu Zachodnim oraz Jubileuszowym Zlocie Stulecia Harcerstwa w Krakowie. Harcerze aktywnie włączali się w akcje organizowane przez środowisko lokalne, współpracowali

z Muzeum w Zamku Książąt Pomorskich organizując występy i turnieje rycerskie. Brali udział w trzech specjalistycznych kursach ratownika medycznego ZHP. Drużyna została uhonorowana za wzorową pracę w 2001 roku Proporcem Komendanta Hufca ZHP Sławno. Zdobyła także Choraǳianą Odznakę Pomorza Zachodniego w 2003 roku, a w 2007 roku ogólnopolski tytuł „Drużyna na 100-lecie ZHP” na zlocie w Kielcach.

Podobne sukcesy odnosiła 13. DH „Szare Szeregi im. Rudego” założona przez podharcemistrza Artura Hamerlinga. W 2004 roku drużyna zajęła trzecie miejsce w 46. Rajdzie Świętokrzyskim ZHP. Na festiwalu muzycznym Hufca ZHP Sławno w latach 2002–2005 trzykrotnie zdobyła pierwsze miejsce w kategoriach „Śpiewający zastęp” i „Soliści”. Drużyna została nagrodzona Proporcem Komendanta Hufca ZHP Sławno w 2003 roku, a w 2004 roku odznaczona Brązową Odznaką „Za zasługi dla Hufca ZHP Sławno”. Harcerze uczestniczyli w programie wymiany młodzieży „Europejskie Mosty Przyjaźni” (Grykień-Musiał, Kreft 2012: 178).

2.4.3. Współpraca z zagranicą

Miejskie Gimnazjum współpracowało z wieloma instytucjami i szkołami z różnych krajów Europy. Od 2003 roku, dzięki współpracy nauczyciela historii Artura Hamerlinga z Ryszardem Sobótką z Centrum Młodzieży, zorganizowano „Europejskie Mosty Przyjaźni” i w ramach tego projektu dwutygodniowe spotkania młodzieży z dwóch miejskich ośrodków dziecięco-młodzieżowych w Duisburgu z harcerzami drużyny „Szare Szeregi” (Kronika MG 2003). Podczas spotkań, obok różnorodnych zajęć rekreacyjnych i wycieczek, odbywały się prace tematyczne w małych grupach. Uczniowie porozumiewali się najczęściej w językach niemieckim i polskim, a także angielskim. Wizyty w urzędach miast w Darłowie, Duisburgu, Rheinhausen i Hombergu służyły nawiązywaniu kontaktów z instytucjami. Finansowo wymianę wspierała Jednostka Centralna Polsko-Niemieckiej Współpracy Młodzieży.

Kontakty między młodzieżą polską i niemiecką możliwe były również dzięki współpracy ze Stowarzyszeniem Gmin Polskich Euroregionu Pomerania (Kronika MG 2005). Na przełomie maja i czerwca 2005 roku doszło do pierwszej wymiany między Miejskim Gimnazjum a szkołą Schiller-Realschule w Sarstedt. Druga wymiana odbyła się w maju 2006 roku w Darłowie, a trzecia w październiku 2008 roku ponownie w Sarstedt. Podczas spotkań uczniowie zdobywali nowe doświadczenia, poznawali życie w szkołach i rodzinach niemieckich i polskich, doskonalili język niemiecki, pogłębiali wiadomości na temat historii obu państw.

W latach 2008–2010, z inicjatywy nauczycielki języka niemieckiego Beaty Kolanek, uczniowie i nauczyciele organizowali wizyty konferencyjne w szkołach partnerskich Europy: we Francji (College Jean Moulin), Niemczech (Gymnassium Grimmen), Rumunii (College Scoala cu Clasele I–III Gala Galaction) oraz we Włoszech (College Existituto Magistrale Statale „G. Mazzini”). Wyjazdy finansowane w całości ze środków unijnych odbywały się w ramach projektu „Energia odnawialna i długotrwały rozwój: Europa wczoraj, dziś i jutro” będącego częścią programu „Uczenie się przez całe życie” Comenius. Celem partnerskiego projektu był rozwój świadomości uczniów dotyczącej zmian klimatu na skalę naszej planety i Europy. Młodzież zdobywała wiedzę na temat rozwoju energii odnawialnej, ochrony wody, segregacji śmieci. Dodatkowo nawiązano przyjaźnie i poznano europejskie systemy szkolnictwa. Uczniowie z nauczycielami odwiedzili szkoły w Chateaulin w Bretanii, Grimmen w Niemczech, Mangalii w Rumunii oraz Locri we Włoszech. Podsumowanie dwuletniego projektu miało miejsce na przełomie maja i czerwca 2010 roku w Miejskim Gimnazjum, gdzie goszczono wszystkie szkoły partnerskie (Kronika MG 2010).

Poznawaniu krajów europejskich, ich kultur i języka służyły organizowane cyklicznie wycieczki. Gimnazjaliści zwiedzili Londyn (2006 i 2008), Paryż (2007) oraz Szkocję (2009). Organizowano wycieczki do Berlina i Heide Parku. Grupa młodzieży z opiekunami, w terminie 16–25.08.2003 roku, spędziła niezapomniane wakacje w mieście partnerskim Darłowa – Starym Hrozenkovie (Janiczak, Kuriata 2015: 20).

2.4.4. Uroczystości i wydarzenia

Dużą rolę w rozwijaniu i kształtowaniu specyficznych umiejętności, współpracy, wytrwałości i zarządzaniu czasem, pełniły wspólnie organizowane różnorodne uroczystości, imprezy i wydarzenia. W szkole odbywały się cyklicznie następujące imprezy: Dzień Gimnazjalisty połączony ze ślubowaniem, Dzień Patrona, Sprzątanie Świata – Polska, obchody Święta Niepodległości, Jasełka w Kościele NMP połączone z klasowymi wigiliami, Pokaz Stołów Wigilijskich, Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, zabawy andrzejkowe i karnawałowe, Dzień Papieski, Przegląd Uczniowskich Umiejętności, Pierwszy Dzień Wiosny obchodzony jako Dzień Wagarowicza, Dzień Ziemi, Święto Pionierów Ziemi Darłowskiej. Oprawę artystyczną wszystkich uroczystości szkolnych i miejskich zapewniał działający od początków szkoły chór „Cantabile”, prowadzony przez nauczycielkę muzyki i plastyki Krystynę Leśniewską. Wydarzenia

uświetniały występy uczniów koła recytatorskiego pod opieką nauczycielki języka polskiego Ewy Majdańskiej.

Od 2008 roku nauczycielka matematyki Ewa Jaźwińska wspólnie z gimnazjalistami organizowała niecodzienną imprezę z okazji Międzynarodowego Dnia Osób Niepełnosprawnych. Gośćmi honorowymi byli członkowie Klubu Osób Niepełnosprawnych „Niezapominajka”, dla których przygotowywano konkursy zręcznościowe, loterie fantowe i słodki poczęstunek (Kronika MG 2008). Imprezę powtórzono dwukrotnie w latach 2009 i 2010. Zdecydowano o zmianie terminu organizacji imprezy z grudnia na maj oraz zmianie nazwy na Dzień Godności Osoby z Niepełnosprawnością Intelktualną od roku 2012 (Ryc. 6). Do końca funkcjonowania gimnazjum w maju odbywały się spotkania integracyjne z osobami niepełnosprawnymi z klubu „Niezapominajka”.



Ryc. 6. Zabawy integracyjno-sportowe z okazji Dnia Godności Osoby z Niepełnosprawnością Intelktualną (źródło: *Kronika Miejskiego Gimnazjum, 2013/2014*)

W roku szkolnym 2003/2004 po raz pierwszy zorganizowano Konkurs Liryki Morskiej „Złota Muszla” przeznaczony dla gimnazjalistów powiatu sławieńskiego. Od samego początku konkurs cieszył się dużym zainteresowaniem uczniów i wsparciem władz miasta oraz powiatu (Janiczak, Kuriata 2015: 17). Główną pomysłodawczynią była pracująca w bibliotece Adela Janiczak, a pomagające jej nauczycielki Małgorzata Brzozowska

i Angelika Kuriata kontynuują tradycje konkursu i organizują go również, po kolejnej reformie systemu oświaty, w ośmioklasowej szkole podstawowej. Podczas uroczystego finału recytacje wyróżnionych wierszy przeplatane są występami wokalnymi i tanecznymi (Ryc. 7).



Ryc. 7. XII finał Konkursu Liryki Morskiej „Złota Muszla” (źródło: Janiczak, Kuriata 2015)

Od lewej: prowadzący Klaudia Szymczak i Dawid Jasiewicz, dyrektor Małgorzata Świątkowska oraz Darłowskie Studio Taneczno-Wokalne „Revoltade”.

Miejskie Gimnazjum niejednokrotnie gościło w swoich murach wyjątkowe osoby. Spotkanie z Agatą Wróbel, srebrną medalistką w podnoszeniu ciężarów na Igrzyskach Olimpijskich Sydney 2000 zorganizowano 26.05.2001 roku. W październiku 2001 roku szkołę odwiedziła mistrzyni olimpijska w rzucie młotem Kamila Skolimowska.

W szkole dwukrotnie złożyli wizytę biskupi diecezji koszalińsko-kołobrzeskiej – ks. Paweł Cieślik (2003) i ks. Edward Dajczak (2008).

Gimnazjum gościło również znanych absolwentów. W listopadzie 2006 roku ze recitałem wystąpił Zygmunt Rosik, pianista i kompozytor. Arleta Bojke, dziennikarka i korespondentka Telewizji Polskiej w Moskwie, uczestniczyła w spotkaniu koła dziennikarskiego w roku 2012. Odpowiadała na pytania uczniów i przedstawiła swoją pracę. Po raz drugi odwiedziła szkołę w czerwcu 2013 roku. Tego samego roku gościł w szkole Le-

szek Doliński, olimpijczyk i gwiazda koszykówki lat 70. i 80. XX wieku, który barwnie opowiadał o swoich przeżyciach związanych z rozgrywkami olimpijskimi w Moskwie w 1980 roku (Kronika MG 2013).

Podsumowanie

Ostatnie cztery klasy gimnazjalne uczęszczały do szkoły w roku szkolnym 2018/2019. W dwudziestoletniej działalności Miejskiego Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza kształcono i przygotowywano młodzież do podjęcia nauki w szkołach ponadgimnazjalnych.

Spadek liczby uczniów rozpoczynających naukę w klasach pierwszych po roku 2003, spowodowany niżem demograficznym i powstaniem na terenie gminy Darłowo zespołów szkół, przyczynił się do organizowania oddziałów mniejszych liczbowo. Sytuacja z pewnością wpłynęła na zwiększenie poziomu nauczania przy jednoczesnym zmniejszeniu problemów wychowawczych. Spowodowała redukcję etatów, w wyniku czego nauczyciele zostali pozbawieni pracy.

Wprowadzeniu reformy towarzyszyła świadomość, że będzie to proces trudny i długotrwały. Dzięki ogromnym staraniom i niezwykle zaangażowaniu wszystkich pracowników szkoła rozwijała się i osiągała coraz wyższy poziom. Nauczyciele realizując programy nauczania, brali po uwagę możliwości i potrzeby uczniów. Wdrażali nowoczesne i aktywizujące metody nauczania. Umiejętność zespołowego działania i tworzenie atrakcyjnej oferty edukacyjnej miały ogromny wpływ na wyjątkową atmosferę w szkole.

O wysokim poziomie nauczania i bardzo dobrej pracy nauczycieli świadczyły wysokie wyniki osiągane przez uczniów podczas egzaminów końcowych. Chlubą szkoły byli finaliści i laureaci wojewódzkich konkursów, a także konkursów przedmiotowych, artystycznych i sportowych. Szkoła wspomagała wielostronny rozwój uczniów. Dbła o zdrowie i rozwój fizyczny, a także podejmowała skuteczne działania wychowawcze i opiekuńcze. Organizowane zajęcia pozalekcyjne pełniły istotną rolę w procesie kształcenia i wychowania, wpływały na rozwój zainteresowań i przygotowywały młodzież do wielu ról pełnionych w dorosłym życiu.

Od samego początku Miejskie Gimnazjum było związane ze środowiskiem lokalnym i zacieśniało współpracę z samorządem lokalnym oraz różnymi instytucjami. Skutkowało to realizacją wielu projektów, programów i wydarzeń, często przy umiejętnym wykorzystaniu środków unijnych. Ważnym elementem życia szkoły było kultywowanie tradycji narodowych i regionalnych.

Miejskie Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza było szkołą otwartą dla wszystkich. Jej absolwenci to często wyjątkowi i osiągający sukcesy młodzi ludzie. Równocześnie wielu z nich pragnęło zwyczajnie ukończyć szkołę, by zdobyć dobry zawód. W szkole tej na przestrzeni lat z pewnością zrealizowano główny cel reformy: wyrównywanie szans uczniów z różnych środowisk i podniesienie jakości kształcenia.

Bibliografia

Dokumenty szkolne

Akt założycielski szkoły publicznej sporządzony 31.03.1999 r.

Informacja dotycząca funkcjonowania Miejskiego Gimnazjum w Darłowie, 2002 r.

Informacja dotycząca przygotowania szkół do nowego roku szkolnego 2005/2006 w Miejskim Gimnazjum w Darłowie, 2005 r.

Wspomnienia i relacje

Kronika Miejskiego Gimnazjum, 1999/2000–2003/2004.

Kronika Miejskiego Gimnazjum, 2004/2005–2007/2008.

Kronika Miejskiego Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza, 2007/2008–2012/2013.

Kronika Miejskiego Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza, 2013/2014.

Relacje dyrektorów szkół: Mirosławy Prus i Janiny Kolańskiej.

Opracowania

GRYKIEŃ-MUSIAŁ K., KREFT E. 2012. *Funkcjonowanie Miejskiego Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza w Darłowie w latach 1999–2010*, Koszalin: Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych [praca magisterska].

JANICZAK A. 2005. *Historia szkoły 1995–2005*, Miejskie Gimnazjum w Darłowie [broszura].

JANICZAK A., KURIATA A. 2015. *Dekada w 70-letniej historii szkoły w Darłowie*, Miejskie Gimnazjum im. Stanisława Dulewicza w Darłowie [broszura].

Das städtische Stanislaw Dulewicz Gymnasium in Darłowo

Zusammenfassung

Die Gestaltung eines gesellschaftlich-politischen Systems in Polen nach 1989 erforderte eine komplexe und langwellige Reform des Bildungswesens. Wegen dieser neuen Realien wurden neue Schulen, Gymnasien, gegründet. Das

städtische S. Dulewicz Gymnasium in Darłowo wurde 1999 eröffnet und arbeitete nach neuen Regeln des Bildungsministeriums trotz einiger Kritiken. Die neue Schule unterstützte die Entwicklung der Schüler vielseitig und harmonisch, z.B., im Lernprozess öffentlichen Verhalten. Sie bereitet die Schüler auf ein Leben in Würde und Anständigkeit vor, ebenso auf ein Studium an höheren Schulen. Das Lehrprogramm des Gymnasiums umfasste: Gänzliche Einstellung zu übermanne, Aufgaben vielseitige Aktivität des Schülers, Organisierung von attraktiv außerschulischen Beschäftigungen, Aufrüttelung von Programmen und Projekten.

Vielfalt und den Erfolg der Bildung und Kultur, an dieser Schule haben Lehrer, Schüler. Eltern und Angestellte gemeinsam gebildet. Die Anziehungskraft des Gymnasiums war und ist weiterhin große dank der Personen sie bilden.

Ale jazda – jedziemy nad morze! O plenerze wędrujących czeladników w Sławnie – retrospekcja po 25 latach

DOMINIKA PIOSKOWIK (BREMA)

Warto czasem zajrzeć do pamiętnika z młodości. Właśnie to zrobiłam i ‘odkryłam na nowo’ emocje związane z wyjazdem do Sławna 25 lat temu:

„Jedziemy nad morze do Polski? Po drodze odwiedzimy wędrujących czeladników, którzy budują coś w Sławnie”. To pytanie postawiłam mojej koleżance Justynie latem w 1999 roku. Mieszkałyśmy wtedy w Bremie, studiowałyśmy. Minęło wtedy dziesięć lat mojego pobytu w Niemczech. Przez pierwsze czternaście lat mieszkałam w Mysłowicach na Śląsku. Moi rodzice zawsze się starali, abyśmy w wakacje wyjeżdżali „z tego zaduchu”, abyśmy zachłysłni się świeżym powietrzem. Kiedyś jechaliśmy samochodem z przyczepą nad Bałtyk, około 600 km, jechaliśmy dwa dni. Właśnie za tym świeżym powietrzem, za tym zapachem tych wydm i lasów, za tym widokiem morza stęskniłam się. I właśnie tam chciałam znowu pojechać.

We wrześniu 1999 r. jechaliśmy do Sławna pociągami, siedem i pół godziny, 750 km.

Spotkanie wędrujących czeladników w Sławnie, które odbyło się we wrześniu 1999 roku, stanowi niezwykle wydarzenie w najnowszej historii miasta¹.

¹ Plener wędrujących czeladników miał miejsce we wrześniu 1999 roku. Mógł odbyć się dzięki wsparciu Fundacji Współpracy Polsko-Niemieckiej w Warszawie ze środków Republiki Federalnej Niemiec. Jego organizatorem był Sławieński Dom Kultury [Das V. Steintreffen der Wandergesellen fand im September 1999 statt. Die Durchführung war dank der Unterstützung der Stiftung für deutsch-polnische Zusammenarbeit in Warschau aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland möglich, organisiert vom Sławieński Dom Kultury].

Byłam tam dwa tygodnie, jako tłumaczka. Dziś, 25 lat później spoglądam z sentymentem na tamto wrześnieowe spotkanie.

Zaproszenie Sławieńskiego Domu Kultury przyjęło ponad 30 wędrujących czeladników z Niemiec. Grupę tę tworzyli rzemieślnicy z różnych dyscyplin przebywający w Sławnie przez cztery tygodnie. Celem pobytu było wzbogacenie parku miejskiego o prace artystyczne i architektoniczne.

Tradycja wędrujących czeladników sięga średniowiecza, kiedy rzemieślnicy po ukończeniu nauki zawodu udawali się w podróż, aby doskonalić swoje umiejętności i nauczyć się nowych technik. Ta praktyka zmieniła się na przestrzeni wieków, ale pozostaje ważną częścią kultury rzemieślniczej. W czasach, gdy dominują materializm i cyfryzacja, wędrujący czeladnicy oferują alternatywny sposób życia oparty na rzemiośle, niezależności i wymianie kulturowej.

Od 1990 do 1998 roku mieszkalam w Obernkirchen. Podczas nauki zawodu kreślarki budowlanej poznałam Arno, a przez niego Petera Lechelta, rzeźbiarza w kamieniu. To on rok wcześniej przeprowadził się do Paschenburga, gdzie przekształcił na warsztat starą stajnię dla koni i bryczek. To on zaprosił tu wędrujących czeladników, aby zbudowali bramę wejściową do „Garten der geliebten Steine” („Ogród ulubionych kamieni”) [Ryc. 1]. To właśnie tam pierwszy raz zetknęłam się z taką tradycją.

Co mnie zdziwiło i zarazem ucieszyło to to, że wiele kobiet jako wędrujące kamieniarki pracowało na tej budowie.



Ryc. 1. Brama wejściowa do „Garten der geliebten Steine“ na Paschenburg (Rinteln), powstała na IV spotkaniu rzemiosła kamiennego w 1998 r.

Abb. 1. Eingangstor zum „Garten der geliebten Steine“ auf Paschenburg (Rinteln), entstand beim IV. Steintreffen 1998

MAX & MORITZ - VERLAGSBEILAGE - SEITE 3

Gemeinsam an der Freiheit bauen

Der Garten der geliebten Steine oder: Von Schächten, Walz und Platte machen – „4. Steintreffen“ mit 20 Gesellen auf Paschenburg

(StB) SCHAUMBURG. Sie sind Fremde in der Fremde. Und genießen es. Heute noch in Schaumburg und nächste Woche vielleicht schon auf dem Weg nach Spanien. Innerer der Raza nach. „Das ist Freiheit“, meint Resi, 26 Jahre alt, „Migrier“ in Schacht der Steinmetze und seit 2 Jahren und 10 Monaten als Wander-geselle auf der Walz.

Ursprünglich kommt die selbstbewusste Handwerkerin aus Concord in Münsterland. „Ein schönes Flecken Erde und ich habe sie auch alle lieb da. Doch als Lebensmittpunkt kann ich mir die kleinstädtische Lüge nicht mehr vorstellen“, resümiert die Freudenkinder und Weibsbauern, die in Spanien und ein Jahr in Australien Kunst und Steine klopfte. Die Frage nach der Zukunft. Aber darüber macht sie sich ohne wenig Gedanken. „Das ergibt sich“. Über schon über das vertraute Fußgänger, das sie beim „4. Steintreffen“ der Wandergesellen auf der Paschenburg daran hindert, ihrer Kreativität kammerschweigend freien Lauf zu lassen.

„Jeden Tag trüben neue fremde Gesichter ein. Das Fläcker auf dem Rücken den nur ein Ständermodell tief in die Sten gezogen. Steinmetz, Maurer, ein Schmelz, ein Zimmermann. Landschaftsjäger, die auf Zeit in Kluft lebendig wie hungert durch die Weltge-

schichte ziehen. Angeklotzt von der künstlerischen Vision des Garten der geliebten Steine“, die der Schaumburger Bildhauer Peter Lechert von Ausgegrenzt als Gemeinschaftsarbeit entdeckt hatte.

Nach bis zum 21. September werden die 20 Handwerker gemeinschaftlich als Teil eines spannenden künstlerischen Prozesses rund um die „Remise“ der Paschenburg. Unterstützung von gut 3000 hundert Forderungen, die vom Werkstoff Stein bis hin zum täglichen Essen gerne und reichlich spenden. Für die Handwerkskunst. Die Auster Landhäuser hacken. Kirchen die örtliche Gastronomie weit großartig.

Gelobt die Stadt Rinteln. Fragt immer wieder an, wozu man denn dieses ziemlich einmalige Treffen der schacht überlegenden Wandergesellen.

Wenn nicht gerade zwischen Apfelbäumen irdisch und mit Hügeln gemauert, gefüllt, gebohrt oder getüncht wird, wird kommuniziert, diskutiert, gegungen und damit lebendige Tradition gelebt. Die Schacht, die traditionelle Vereinigung der organisierten Gesellen, haben Historie und werden erstmals gegründet als Gegenpol zu den Meisterzünften. Schon zu Zeiten des Kathedralbaus wanderten die Handwerksgelegen kreuz und quer durch Europa, arbeiteten, lebten und verheirateten so auch ihre Künste, wo gerade

lin, die ein Hauch von Mittelalter umweht, unterstützen könnte.

Übermachtet wird auf dem Heuboden der „Remise“. Oder im Zeit. Die „Wanderarbeiter“ und einander, müssen es auch sein, und steinreich. Was fehlt, wird ohne Aufheben dann gebaut.

Beispielsweise eine Durchbadewanne mitten auf der Wiese am Rausen der Natur. Nur weil man das, was man als Wanderer zum Leben braucht, in der Hosenentasche mitschleppen kann, heißt das ja nicht, auf jede Erntungschaft verzichten zu müssen.

Alles ist im Fluss, in ständiger Bewegung. Gemeinsam baut man an der künstlerischen, der individuellen und der traditionellen Freiheit und damit auch an dem Fortbestand der Schacht als gesellschaftliche Verbindung der Wandergesellen unterschiedlicher Handwerksberufe.

In entspannter Atmosphäre beschäftigen sich Steinmetze und Maurer gegenseitig und untereinander, wachtet jeder seinen Tag ein Stück weit über sich selbst hinaus. Das Resultat, eben der geliebte Garten der Steine, wächst mit. Ebenfalls jeden Tag ein Stückchen zu einem bunteigenen Skulpturenpark. Der Lohn dafür ist die Freude darüber, hier auf der Paschenburg auf Einladung von Peter Lechert künstlerisch teilhaben zu können. Schon während der Entstehung können interessierte spontan vorbeischauen und besichtigen.

Das Ziel, damals wie heute: „Frei von allen Zwängen, aber auch von gesellschaftlichen Vergünstigungen in der Fremde“.




Mit Steinen Zeichen setzen: Direkt neben der Paschenburg erwacht der „Garten der geliebten Steine“ als handwerkliches Gemeinschaftskunstwerk.

Foto: Schäfer




Förderung mit Hammer und Meißel




Hatte die Idee vom Steintreffen und hat von gemeinsamen Handwerkern auf der Paschenburg ein Bildhauer Peter Lechert.




Ryc. 2. Gazeta lokalna Rinteln „Max & Moritz“. Artykuł opisujący IV spotkanie wędrownych czeladników kamieniarskich jesienią 1998 r. na Paschenburgu

Abb. 2. Artikel aus „Max & Moritz“ / Lokalzeitung. Beschreibung des IV. Steintreffens im Herbst 1998 auf der Paschenburg

Delegacja ze Sławna przebywająca z wizytą w zaprzyjaźnionym mieście Rinteln zainteresowała się tym wydarzeniem i od razu nawiązała kontakt z osobami na miejscu. To tam powstał pomysł, aby w następnym roku spotkanie odbyło się w Sławnie [Ryc. 2]. Jan Sroka (2010: 62–63) pisał:

Wędrujących czeladników spotkałem po raz pierwszy wczesną jesienią 1998 roku na Paschenburgu, w pobliżu Rinteln – miasta w Dolnej Saksonii, położonego 50 km na zachód od Hanoweru. Rinteln – to miasto, z którym współpracuje Sławno od początku lat 90-tych. Kilkunastu czeladników zebrało się

u zaprzyjaźnionego artysty Petera Lechelta, mieszkali w namiotach, rozmawiali o projektach na przyszłość i jednocześnie wykonywali pracę – budowali kamienną bramę. Zapoznał mnie z nimi Derk Steggewentz, mieszkaniec Rinteln, animator współpracy rintelsko-sławieńskiej. Wtedy zrodził się pomysł, by za kilkanaście miesięcy zaprosić czeladników do Sławna i by tu w miejskim parku zrealizowali kilka parkowych form architektonicznych.



Ryc. 3. Kamień V – spotkanie wędrujących czeladników kamieniarskich, 1999 r.

Abb. 3. Stein V – Treffen reisender Steingewerke, 1999

Jan Sroka tak opisuje to wydarzenie w mieście (2010: 60–61):

W Sławnie – na zaproszenie Sławieńskiego Domu Kultury – przebywała przez ponad cztery tygodnie ponad 30-osobowa grupa wędrowców z Niemiec [Ryc. 3 i Ryc. 4].

We współczesnej Europie naznaczonej kultem pieniądza i posiadania „wędrujący czeladnicy” są reliktem. Wybrali inny model życia, skierowany na realizowanie swoich pragnień, życia barwniejszego, ciekawego, pełnego przygód i niespodzianek.



Ryc. 4. We wrześniu 1999 r. do Sławna przyjechało trzydziestu wędrujących czeladników i czeladniczek, głównie kamieniarzy i murarzy, ale również stolarzy, dekarzy i cieśli

Abb. 4. Im September 1999 kamen dreißig Wandergesellen nach Sławno, vor allem Steinmetze und Maurer, aber auch Zimmermänner, Dachdecker und Tischler

Nawiązują do średniowiecznej tradycji. Wtedy, by zdobyć pracę i zawód czeladnicy musieli wędrować z miejsca na miejsce. Po wybudowaniu domu czy kościoła musieli iść dalej i szukać zajęcia, by wreszcie po nabyciu umiejętności i doświadczenia gdzieś znaleźć stałe miejsce. Taka wędrówka trwała długo, czasem nawet dziesięć lat.

Dziś nie ma już takiej potrzeby. Ale dla nielicznej już – bo 600–700-osobowej grupy – wędrówka jest czymś bardzo ważnym. W czasie jej trwania nie tylko doskonalą się w zawodzie, ale zdobywają doświadczenie życiowe, poznają świat i ludzi, by kiedyś – jak Odys – dojść do upragnionej Itaki.

Współczesna wędrówka trwa co najmniej 3 lata i jeden dzień. Wędrujący czeladnik wychodzi z domu z pięcioma markami w kieszeni i z taką kwotą wraca. To symbol wolności i nie przywiązywania wagi do rzeczy materialnych. W czasie wędrówki nie może zbliżyć się do miejsca stałego zamieszkania bliżej niż na 50 kilometrów.

Wędrują najczęściej samotnie, czasem we dwóch, zwłaszcza gdy doświadczony wędrowiec wprowadza nowego. Od czasu do czasu organizują wspólne spotkania, podczas których wymieniają doświadczenia, czy omawiają realizację wspólnego projektu. Takie wspólne spotkania to niedawna tradycja. Pierwsze odbyło się w latach 90-tych XX wieku.

By zostać wędrującym czeladnikiem najpierw trzeba uczyć się w szkole zawodowej przez trzy lata, gdzie łączy się naukę z pracą. Tylko nieliczni wybierają taki wariant – życia trudnego, ale i wolnego, nastawionego na pozna-

wanie świata i ludzi. Po skończonej wędrówce, zdobytym doświadczeniu i umiejętnościach czeladnik może uczyć się przez dwa lata w szkole mistrzowskiej. I niektórzy z tej możliwości korzystają. Czeladnikami są nie tylko mężczyźni, także i dziewczęta, i – co może zaskakujące – najwięcej dziewcząt jest wśród typowo „męskich” zawodów, jak murarz czy kamieniarz. [...]

Cechą wyróżniającą czeladników są stroje (Sroka 2010: 62):

Czeladnicy noszą specyficzny strój. Każde rzemiosło ma inny kolor ubrania. Czarne ubiory mają ludzie pracujący w drewnie – stolarze, cieśle; zielony ogrodnicy, szary lub biały kamieniarze i murarze.

Tradycja takiego stroju – bardzo praktycznego w pracy – datuje się od początku poprzedniego stulecia. Dopelnieniem są kapelusze, najczęściej z szerokim rondem, które czeladnicy zdejmują tylko w kościele czy do jedzenia. Kapelusze podkreślają ich umiłowanie wolności. Kiedyś – przed wiekami – nakrycie głowy nosili ludzie wolni i wysoko urodzeni, którzy nie musieli przed nikim czapkować.

Ciągła wędrówka – w jednym miejscu nie przebywają dłużej niż trzy miesiące – powoduje, iż noszą ze sobą tylko najpotrzebniejsze rzeczy, i noszą je nie w plecakach czy neseserach, a w tobołkach zawieszonych na kręconym kiju. [...]

Istotną częścią projektu było nawiązanie do międzywojennej historii Sławna (Sroka 2020: 63–64):

Park powstał w połowie ubiegłego stulecia z inicjatywy działającego w Sławnie Towarzystwa Upiększania Miasta. Na początku lat 20-tych w pobliżu miejsca, gdzie dziś stoi wykonana przez „czeladników” parkowa altana, wzniesiony został pomnik poświęcony pamięci tych, którzy zginęli podczas I wojny światowej. Jego autorem był znany niemiecki rzeźbiarz Wilhelm Gross (1883–1974) urodzony w Sławnie. [...]

Lokalizacja altany parkowej – obok miejsca gdzie stało dzieło Wilhelma Grossa nie była przypadkowa. To nawiązanie do przeszłości miasta [Ryc. 5].



Ryc. 5. Altana parkowa – szkic z 1998 r.

Abb. 5. Skizze des Pavillons entstanden im Jahr 1998



Ryc. 6. Altana parkowa, lato 2020 r.

Abb. 6. Pavillon, Sommer 2020

W ciągu miesiąca czeladnicy zbudowali altanę parkową [Ryc. 6 i Ryc. 7], kilka wolno stojących rzeźb [Ryc. 8], niektóre pełnią także funkcje użytkowe np. kamienna ławka, huśtawka, ławka w kształcie skrzydeł anioła. Powstała też piaskownica i kwietnik. W altanie umieścili pamiątkową tablicę z dwujęzycznym (polskim i niemieckim) napisem: „Przyjaźń jest jak kwiat, który należy pielęgnować” [Ryc. 9]. Część parku o ponad półtorawiecznej tradycji została w interesujący sposób zagospodarowana.

Chciałyśmy pobyć w Sławnie tylko kilka dni, zostałyśmy dwa tygodnie. Okazało się, że na miejscu nie ma nikogo mówiącego po niemiecku i po polsku. Także zostałyśmy przez przypadek tłumaczkami, co było bardzo interesującym doświadczeniem. Ale na miejscu był sprytny pan Zbyszek, który jeździł niebieską nyską. To wraz z nim zwiedziłam Sławno i okolice: tam załatwił zaprawę cementową, tu rusztowanie. Pojechaliśmy po 3 worki cementu, dopiero po powrocie okazało się, że taka ilość jest potrzebna na jeden dzień. Już na drugi dzień zwichnęłam sobie nogę, włożono ją w gips. Od znajomej mojej mamy (poznały się kiedyś w Rinteln) wypożyczyłam kule: wożono mnie w taczce albo nyską pana Zbyszka. Na początku park wydawał mi się opuszczony, tylko gdzieś siedzieli panowie i pili jabole. Czerwone korki plastikowe wały się po ławkach. W tle widoczna była budowa. Wędrujący czeladnicy z tymi „dziwnymi” strojami stworzyli kosmiczne zjawisko. Jakaś odważna pani zapytała: Co tu się dzieje? Przypadkowy pieszy: Kto to



a

Immo Kobelt



b

Immo Kobelt



c

Peter Pisters



d

Nils Müller



e

Nils Müller



f

Heide Fritz



g

Gerd Schuller

Ryc. 7. Sklepienie altany podtrzymują Atlasi (pod zdjęciami rzeźb nazwiska twórców)²
Abb. 7. Der Dachstuhl des Pavillons wird von Atlanten getragen (unter den Skulpturenfotos
 Namen der Künstler)

² W greckiej mitologii Atlas („nosić, znosić”) był tytanem dźwigającym sklepienie niebieskie. / In griechischer Mythologie war der Atlas („tragen, ertragen“) ein Titan, der das Himmelsgebälk gestützt hatte.



Sebastian Huth



Sebastian Huth



Sebastian Huth



Robert Huber



Robert Huber



Ulfried Olthoff



Ulfried Olthoff



Resi Grevelhörster i Hanne Wever: „Skrzydła”

Ryc. 8. Wolno stojące rzeźby (pod zdjęciami rzeźb nazwiska twórców)

Abb. 8. Freistehende Skulpturen (unter den Skulpturenfotos Namen der Künstler)



Ryc. 9. Wewnątrz altany w ziemi osadzona płyta z napisem: „Przyjaźń jest jak kwiat, który wymaga pielęgnacji”

Abb. 9. Im Fußboden des Pavillons befindet sich eine Platte, auf der steht: „Freundschaft ist wie eine Blume die gepflegt werden soll”

w ogóle jest? O co chodzi? Dzień po dniu zmieniał się klimat parku. Coraz więcej osób przychodziło tam, spacerowało, obserwowało wydarzenie. Aż do tego stopnia, że organizowano wycieczki z przedszkoli i szkół specjalnie do parku. Komentarze jak: „A, to są Niemcy. Czy oni tu budują jakiś pomnik Wehrmachtu?”, „Oni nam zabierają naszą pracę”. Niewiedza kształtowała różnorodne opowieści. „Ach, och, tutaj budują pawilon (altana po niemiecku „Pavillon”), pawilon do picia piwa, tak?”. Polska telewizja i prasa zdawały regularnie relację. Ciocia z Mysłowic zadzwoniła do mamy w Obernkirchen, czy ja naprawdę jestem akurat w Sławnie, bo mnie widziała w Teleexpressie. A ja albo tłumaczyłam, albo jeździłam z panem Zbyszkciem po potrzebne materiały, albo po prostu siedziałam na ławce w parku i przyglądałam się i wsłuchiwałam się w tę budowę: te stukoty, te brzęki, [...] albo po prostu rozmawiałam z dziećmi i innymi zainteresowanymi mieszkańcami. To były bardzo wartościowe rozmowy. Również z panem Janem Sroką (wtedy dyrektorem Sławieńskiego Domu Kultury). Pan Sroka działał w tle, tak skromnie, że nawet nie wiedziałam, że właśnie on był tą główną postacią organizacji tego wydarzenia.

Pewne niemiłe klimaty związane z uprzedzeniami, ale również te bardzo serdeczne i gościnne, udostępniły mi po części zrozumienie rzeczywistości i życia ludzi w Sławnie we wrześniu 1999 roku. Blisko 50% osób tam mieszkających była bezrobotna, tzn. bieda była rzeczywistością na co dzień. Często

byłam zirytowana zachowaniem pewnych osób. Wsparcie doznawałam w tym samym kosmosie. To były bardzo intensywne dwa tygodnie, wypełnione kontrastami, które wzbogaciły moje życiowe doświadczenia, jak i uzupełniły wiedzę o samej sobie i własnej tożsamości. Na tym spotkaniu ponownie uświadomiłam sobie własne przywileje. To była jedna wielka przygoda. Tak też miałam przyjemność dogłębniej poznać poglądy i nastawienia wędrujących czeladników. Jak sobie dobrze przypominam to mieszkaliśmy w szkole zawodowej, jedliśmy w restauracji, na obiad pierwsze i drugie danie, pyszne kompoty i inne smakołyki. Wieczorami przy ognisku wsłuchiwałam się w opowieści i śpiewy wędrowników.

Byłyśmy raz nad morzem. Była super jazda. Dostałyśmy w prezencie morskiego smoka z kamienia. Zostawiłam go w WG (Wohngemeinschaft = wspólnota mieszkaniowa). Dopiero w Bremie zdjęto mi gips.

Jan Sroka (2010: 64) tak pisał o pracy czeladników i ich relacjach z mieszkańcami:

Pracowali za noclegi i wyżywienie.

Pobyt czeladników ożywił park. Przychodziło tu wielu sławian, młodych, starszych i bardzo młodych. Wielu zaprzyjaźniło się z czeladnikami, którzy stopniowo kończyli prace i wyjeżdżali. Zostało ich dzieło.

Podsumowując, plener wędrujących czeladników w Sławnie w 1999 roku jest wybitnym przykładem znaczenia tradycji rzemieślniczych i wymiany międzykulturowej. Wydarzenia i doświadczenia tego spotkania nie tylko osobiście wzbogaciły uczestników, ale także wniosły trwałą wkład w rozwój kulturalny i społeczny.

Spotkanie pokazało, że rzemiosło to znacznie więcej niż wytwarzanie przedmiotów – jest środkiem tworzenia wspólnoty, promowania zrozumienia i wzbogacania życia kulturalnego.

Fotografie altany i rzeźb zrobił Arno w roku 2020. Altana stoi, większość rzeźb przetrwała. W drodze do Leby (bo znowu stęskniłam się za polskim morzem), zatrzymaliśmy się w Sławnie. Chciałam pokazać mojemu partnerowi, przez którego poznałam Paschenburg i wędrujących czeladników, ślady pleneru z 1999 roku. Byłam bardzo mile zaskoczona, że prawie wszystko stało. Takich starszych panów na ławce zapytałam, czy wiedzą skąd te rzeźby. A oni: tak, byli tu kiedyś tacy Niemcy i wybudowali.

W lecie 2023 roku spotkaliśmy się z panem Sroką i panią Marią. To było magiczne spotkanie. Po tylu latach powspominać to wspaniałe wydarzenie. Pan Sroka przekazał mi mnóstwo materiałów: fotografie, filmy, teksty z tego V spotkania wędrujących czeladników rzemiosła kamiennego; z prośbą o napisanie wspomnień. Oto tu są. Serdecznie dziękuję panie Sroka! Wielkie dzięki składam następującym osobom: Arno Blöhm, Aline Witschel, Peter Pisters, Robert Huber, Ulfried Olthoff, Immo Kobelt i Peter Lechelt. Z ich pomo-

cą mogłam zrekonstruować, kto co zbudował. Oni uzupełnili swoimi wspomnieniami również moje.

Może się spotkamy nad morzem? Ale tym razem w Darłowie, może w maju w roku 2025?

Wędrujący czeladnicy – uczestnicy projektu w Sławnie w 1999 roku

Thorsten Wegener, Aline Witschel, Hanne Wever, Resi Grevelhöster, Robert Huber (ta piątka stanowiła grupę inicjatywną, która przygotowała warsztaty), Immo Kobelt, Michael Grossbruchhaus, Ralf Schadedewald, Sebastian Huth, Ulfried Olthoff, Heide Fritz, Bernhard Binder, Lars Nathe, Peter Pisters, Ferdinand Ghantus, Stefan Bading, Tobias Küpper, Anne Schulz, Esther Timmermann, Beate Ratke, Daniela Wolf, Michael Kästner, Roman Kittel, Gerhard Schuller, Volker Schubert, Alois Katheining, Thomas Drenkhahn, Oliver Rathe, Christian Dahme, Barbara Huber, Sonja Wahl, Dawid Schulze oraz Dominika Pioskownik i Justyna Czerniak jako tłumaczk.

Postscriptum: słowo o ich dzisiejszych losach

Ulfried Olthoff mieszka na południu Niemiec, bo jako kamieniarz restauracji zabytków tam ma więcej pracy w tej dziedzinie.

Thomas Drenkhahn jest mistrzem w rzemiośle murarskim i betonowym (Maurer-Betonmeister) i pracuje w Firmie Viebrock.

Immo Kobelt jest architektem i mieszka z żoną i dzieckiem w Hamburgu.

Aline Witschel założyła i prowadzi kawiarnię kulturalną Café Moccafloer – CAFÉ | KULTUR | GENUSS | (<https://cafe-moccafloer.de>).

Peter Lechelt zamknął bramę do „Ogrodu Ukochanych Kamieni” na zamku Paschenburg w 2008 roku. Oto kilka wrażeń: https://m.youtube.com/watch?v=K_LTh73aVU. Mieszka w Kreuzriehe i nadal jest aktywny jako rzeźbiarz w kamieniu (<http://peter-lechelt.de>).

Bibliografia

SROKA J. 2010. W drodze do Itaki, [w:] *Szkice Sławińskie II*, Sławno: Wydawnictwo „Margaraf”, 60–64.

Voll abgefahren – wir fahren ans Meer! Das V. Steintreffen der Wandergesellen in Sławno – eine Retrospektive nach 25 Jahren

Manchmal lohnt es sich, in das Tagebuch der eigenen Jugend zurückzublicken. Ich habe das gerade getan und die Gefühle wiederentdeckt, als ich vor 25 Jahren nach Sławno ging:

„Wollen wir ans Meer nach Polen fahren? Unterwegs besuchen wir Wandergesellen, die in Sławno irgendwas bauen“. Diese Frage stellte ich einer Freundin Justyna im Sommer 1999. Wir lebten und studierten in Bremen. Gerade jährte sich zum zehnten Mal mein Aufenthalt in Deutschland. Die ersten vierzehn Jahre lebte ich in Myslowice in Schlesien. Meine Eltern sorgten immer dafür, dass wir in den Ferien diesen stickigen Ort entkommen, um saubere Luft zu genießen. Einmal sind wir mit einem Anhänger zwei Tage lang gefahren, um einen ca. 600 km entfernten Ort an der Ostsee zu erreichen. Nach dieser frischen Brieze, nach dem Duft der Dünen und der Wälder, nach dem Blick auf die Ostsee sehnte ich mich. Genau dorthin wollte ich unbedingt wieder hin.

Im September 1999 fuhren wir nach Sławno mit einem Zug, siebeneinhalb Stunden lang, 750 km.

Das Treffen der Wandergesellen in Sławno, das im September 1999 stattgefunden hatte, zeigt sich als ein außergewöhnliches Ereignis in der Stadtgeschichte.

Ich verbrachte dort zwei Wochen als Übersetzerin. Heute, 25 Jahre später, blicke ich auf das Septembererlebnis mit all seinen schönen Erinnerungen.

Auf die Einladung des Dom Kultury (Kulturzentrums) in Sławno versammelten sich dort über 30 Wandergesellen aus Deutschland. Die Gruppe bestand aus Handwerkern unterschiedlicher Gewerke, die sich in Sławno vier Wochen lang aufgehalten hat. Das Ziel des Treffens war den Stadtpark mit künstlerischen und architektonischen Werken zu bereichern.

Die Tradition der Walz reicht bis ins Mittelalter zurück, als Handwerkerinnen nach ihrer Ausbildung gereist sind, um als Gesellen ihre Fähigkeiten zu verbessern und sich neue Techniken anzueignen. Das Praktizieren änderte sich mit den Jahren, aber es ist als ein fester Bestandteil der Handwerkskultur geblieben. In einer Zeit, in der Materialismus und Digitalisierung vorherrschen, stellen Wandergesellen eine alternative Lebensweise dar, die auf das Handwerkliche und das Unabhängige und Freie aufbaut.

Von 1990 bis 1998 wohnte ich in Obernkirchen. Während meiner Ausbildung zu Bauzeichnerin lernte ich Arno kennen und durch ihn Peter Lechelt, einen Steinbildhauer. Ein Jahr zuvor zog er auf die Paschenburg, wo er eine alte Remise als Atelierwerkstatt nutzte. Und gerade er lud die Wandergesellen hierher, damit sie das Steintor zum „Garten der geliebten Steine“ bauen. Und gerade dort begegnete mir zum ersten Mal die Tradition der Walz.

Was mich überraschte und gleichzeitig freute, war die Tatsache, dass viele weibliche Steinmetzinnen auf dieser Baustelle arbeiteten.

Die Delegation aus Slawno, der Partnerstadt Rinteln, wurde auf das Ereignis aufmerksam und ging direkt in den Kontakt mit den Leuten vor Ort. Genau da entstand die Idee, dass so eine Baustelle nächstes Jahr in Slawno stattfinden könnte (Sroka 2010: 62).

Die Wandergesellen begegneten mir zum ersten Mal im frühen Herbst 1998 auf der Paschenburg bei Rinteln – einer niedersächsischen Stadt, mit der Slawno seit Anfang der 1990er Jahre zusammengearbeitet hatte. Etwa ein Dutzend Gesellen versammelten sich im Haus eines befreundeten Künstlers, Peter Lechelt. Sie wohnten in Zelten, unterhielten sich über geplante Projekte für die Zukunft und gleichzeitig arbeiteten sie – sie bauten ein Steintor. Der Initiator des Steintreffens in Slawno war Derk Steggewentz, ein Einwohner von Rinteln und eine treibende Kraft der Zusammenarbeit zwischen Rinteln und Slawno. Als wir uns über innovative Konzepte zum Ausbau der Beziehung der Partnerstädte unterhalten hatten, planten wir für nächstes Jahr eine Einladung der Wandergesellen nach Slawno. Sie könnten ein paar architektonische Formen im Stadtpark bauen.

Jan Sroka beschreibt das Ereignis in der Stadt (2010: 60–61):

Im Jahr 1999 hielt sich eine Gruppe von über 30 reisender Handwerker aus Deutschland über vier Wochen lang in Slawno auf. In einem modernen Europa, in dem das Geld und Besitz regieren, sind solche Wandergesellen ein Relikt. Sie haben eine andere Lebensform gewählt, die erkenntnisgewinnend, bunt, interessant, mit Abenteuern und Überraschungen erfüllt ist.

Sie beziehen sich auf eine mittelalterliche Tradition. Damals, um Arbeit zu finden und den Beruf zu erlangen, mussten die Gesellen von Ort zu Ort

wandern. Nachdem ein Haus oder Kirche gebaut wurde, suchten sie so lange eine Tätigkeit weiter, bis sie einen Ort gefunden haben, an dem sie ansässig wurden. Während der Zeit erlangten sie Fähigkeiten und sammelten Erfahrungen. So eine Reise dauerte sehr lange, manchmal sogar zehn Jahre.

Heute haben sich die Gründe für eine Wanderschaft verändert. Aber für eine ausgewählte Gruppe von 600–700 Personen spielt die Walz eine wichtige Rolle. Während derer verbessern sie sich nicht nur beruflich, sondern sie sammeln Lebenserfahrungen, sie lernen die Welt und Menschen kennen. Irgendwann erreichen sie das ersehnte Ithaka, wie Odysseus.

Der moderne Treck dauert mindestens drei Jahre und einen Tag. Ein Wandergeselle startet von zuhause aus mit einem kleinen Geldbetrag und kehrt mit demselben zurück. Es ist ein Symbol der Freiheit und Abkehr vom Materiellen. Während der Wanderung darf er sich seinem Wohnort nicht weniger als 50 Kilometern nähern.

Oft wandern sie alleine, manchmal zu zweit, besonders wenn ein erfahrener Wandergeselle eine neue Person losmacht. Von Zeit zu Zeit organisieren sie gemeinsame Treffen, bei denen sie sich austauschen oder die Umsetzung eines gemeinsamen Projekts besprechen. Solche Zusammentreffen haben eine junge Tradition. Das erste fand in den 1990er Jahren statt.

Um ein Wandergeselle zu werden, muss man zunächst drei Jahre lang eine Handwerkslehre, die mit einer Gesellenprüfung abschließt, absolvieren. Nur wenige entscheiden sich für diesen Weg – ein schwieriges, aber auch freies Leben, das darauf ausgerichtet ist, die Welt und die Menschen kennen zu lernen. Nach der Reise, nachdem Erfahrungen und Fähigkeiten gesammelt wurden, gibt es für die Wandergesellen die Möglichkeit, eine Meisterschule zu besuchen. Viele nehmen die Gelegenheit wahr. Auf Wanderschaft gehen nicht nur Männer, sondern auch viele Frauen. Und – vielleicht überraschend – die meisten Frauen führen typisch männliche Berufe aus wie Maurer oder Steinmetz aus. [...]

Ein besonderes Merkmal der Gesellen ist ihre Tracht (Sroka 2010: 62):

Die Wandergesellen tragen besondere Kleidung. Jedes Gewerk hat traditionell eine eigene Kluftfarbe. Menschen, die im Holz arbeiten – Tischler und Schreiner – tragen schwarze Kluft; die Gärtner Grün, Steinmetze und Maurer Grau, Beige oder Weiß.

Die Tradition der Kluft reicht bis in den Anfang des letzten Jahrhunderts zurück. Ergänzt wird sie durch das Tragen der Hüte, meist mit einer breiten Krempe, die nur in der Kirche oder zum Essen abgelegt werden. Die Hüte unterstreichen die Liebe zur Freiheit. Früher – vor Jahrhunderten – wurden die Kopfbedeckungen von freien und hochwohlgeboren Menschen getragen, die sich vor niemanden vorbeugen mussten.

Das ständige Umherziehen – sie bleiben nie länger als drei Monate an einem Ort – führt dazu, dass sie nur das Nötigste mit sich führen, und zwar nicht in Rucksäcken oder Aktentaschen, sondern in Bündeln, die an einer krausen Stange aufgehängt sind. [...]

Ein wichtiger Teil des Projekts war der Bezug auf die Zwischenkriegsgeschichte von Sławno (Sroka 2020: 63–64):

Der Park wurde in der Mitte des letzten Jahrhunderts auf Initiative des in Sławno tätigen Stadtverschönerungsvereins angelegt. Anfang der 1920er Jahre wurde in der Nähe der Stelle, an der heute ein von Gesellen gefertigter Parkpavillon steht, ein Denkmal für die Gefallenen des Ersten Weltkriegs errichtet. Sein Autor war der bekannte deutsche Bildhauer Wilhelm Gross (1883–1974), der in Sławno geboren wurde.

Der Standort des Parkpavillons – neben dem Werk von Wilhelm Gross – ist nicht zufällig gewählt worden. Er ist ein Verweis auf die Vergangenheit der Stadt.

Innerhalb eines Monats bauten die Handwerker einen Parkpavillon und mehrere freistehende Skulpturen, von denen einige auch funktionell sind, z.B. eine Steinbank, eine Wippe, eine Sitzbank in Form von Engelsflügeln. Außerdem wurden ein Sandkasten und ein Blumenbeet angelegt. Im Pavillon wurde eine Gedenktafel mit einer zweisprachigen (polnischen und deutschen) Inschrift angebracht: „Freundschaft ist wie eine Blume, die gepflegt werden soll“. Ein Teil des Stadtparks wurde auf interessante Weise weiterentwickelt.

Wir wollten nur ein paar Tage in Sławno bleiben, blieben aber zwei Wochen. Es stellte sich heraus, dass niemand da war, der Deutsch und Polnisch sprach. So wurden wir durch Zufall Übersetzerinnen, was eine sehr interessante Erfahrung war. Aber es gab vor Ort einen pffiffigen Herrn Zbyszek, der einen blauen Nysa fuhr. Durch ihn besichtigte ich Sławno und die ganze Umgebung: Hier holte er Zementmörtel, dort holte er ein Gerüst ab. Wir kauften 3 Säcke Zement. Erst nach der Rückkehr stellte sich heraus, dass diese Menge nur für einen Tag ausreichte. Gleich am nächsten Tag habe ich mir meinen Knöchel verstaucht, der wurde eingegipst. Die Krücken ließ ich mir von einer Bekannten meiner Mutter (sie lernten sich mal in Rinteln kennen) aus. Ich wurde in der Schubkarre oder mit Zbyszek Nysa kutschiert. Am Anfang wirkte der Park auf mich verlassen, nur hier und da saßen Männer und tranken billigen Schnaps. Unter den Sitzbänken sammelten sich rote Plastikkorken. Im Hintergrund waren Bauarbeiten zu erkennen. Die Wandergesellen mit ihrer „seltsamen“ Kleidung stellten ein kosmisches Phänomen dar. Irgendeine mutige Frau fragte: Was ist hier los? Ein zufälliger Fußgänger: Wer ist das überhaupt? Worum geht es hier? Tag für Tag veränderte sich die Atmosphäre im Park. Immer mehr Menschen kamen dorthin, spazierten herum und beobachteten das Ereignis. Es ging so weit, dass Ausflüge von Kindergärten und Schulen in den Park organisiert wurden. Solche Kommentare wie: „Oh, das sind die Deutschen. Bauen sie hier etwa ein Wehrmachtsdenkmal?“ „Sie nehmen uns die Jobs weg“. Die Unwissenheit kreierte unterschiedliche Erzählungen. „Ach ok., hier bauen sie einen Pavillon, einen Pavillon zum Biertrinken, oder?“ (polnisch „pawilon“ bedeutet „Trinkhalle“). Das polnische Fernsehen und die Presse berichteten regelmäßig. Meine Tante aus Myslowice rief meine Mutter

in Obernkirchen an, um zu fragen, ob ich wirklich in Sławno sei, weil sie mich im Teleexpress gesehen hatte. Ich war entweder am Übersetzen, oder mit Herrn Zbyszek unterwegs, um die nötigen Materialien zu besorgen, oder ich saß einfach auf einer Bank im Park und beobachtete den Bau und hörte dem Kloppen, dem Klingeln zu, [...] oder ich unterhielt mich einfach mit den Kindern und mit anderen interessierten Besucherinnen. Das waren sehr wertvolle Gespräche. Auch mit Jan Sroka (damals Direktor des Sławieński Dom Kultury). Herr Sroka agierte im Hintergrund. Er war so unsichtbar und bescheiden, dass ich nicht einmal wusste, dass er die Hauptfigur bei der Organisation der ganzen Veranstaltung war.

Einige unangenehme, mit Vorurteilen verbundene Begegnungen, aber auch die herzlichen und gastfreundlichen vermittelten mir im September 1999 ein gewisses Verständnis für die Realität und das Leben der Menschen in Sławno. Fast 50% der dort lebenden Menschen waren arbeitslos, was bedeutet, dass Armut an der Tagesordnung war. Oft war ich über das Verhalten bestimmter Menschen irritiert. Gleichzeitig fühlte ich mich trotzdem unterstützt. Das waren zwei sehr intensive Wochen voller Kontraste, die meine Lebenserfahrungen bereicherten und mein Wissen über mich selbst und meine eigene Identität erweiterten. Bei diesem Treffen wurde ich mir meiner eigenen Privilegien wieder bewusst. Das war ein großes Abenteuer für mich. So hatte ich das Vergnügen, die Ansichten und Einstellungen der Wandergesellen näher kennenzulernen. Wenn ich mich recht erinnere, wohnten wir in einer Berufsschule, aßen in einem Restaurant, zum Mittag gab es zwei Gänge-Menü, leckere Kompotte und andere Köstlichkeiten. Abends lauschte ich am Lagerfeuer den Geschichten und Liedern der Reisenden.

Wir waren einmal an der Ostsee. Es war voll abgefahren. Als Geschenk erhielten wir einen Tiefseedrachen aus Stein. Der blieb in meiner alten WG. Erst in Bremen wurde mir der Gips entfernt.

Jan Sroka (2010: 64) hat die Arbeit der Gesellen und ihre Beziehung zu den Bewohnern so beschrieben:

Sie arbeiteten für Kost und Logie.

Der Aufenthalt der Wandergesellen belebte den Stadtpark außerordentlich. Vieler junge, alte und sehr junge Sławno-Bewohnerinnen kamen hierher. Viele freundeten sich mit den Wandergesellen an, die nach und nach die Baustelle beendeten und nach und nach wegfuhren.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das V. Steintreffen der Wandergesellen in Sławno im Jahr 1999 ein herausragendes Beispiel für die Bedeutung von Handwerkstradition und interkulturellem Austausch ist. Die Ereignisse und Erlebnisse dieses Treffens haben die Teilnehmenden nicht nur persönlich bereichert, sondern auch nachhaltig zur kulturellen und gesellschaftlichen Entwicklung beigetragen.

Das Treffen zeigt, dass das Handwerk viel mehr ist als nur die Herstellung von Objekten sei – es ist ein Mittel, Gemeinschaft zu schaffen, Verständnis zu fördern und das kulturelle Leben zu bereichern.

Die Fotos des Pavillons und der Skulpturen wurden von Arno im Jahr 2020 gemacht. Der Pavillon steht immer noch, die meisten Skulpturen sind gut erhalten. Auf dem Weg nach Leba (ich vermisste schon wieder die polnische Ostsee) machten wir in Sławno eine Pause. Ich wollte meinem Partner, durch den ich Paschenburg und die Wandergesellen kennengelernt habe, die Spuren des Steintreffens von 1999 zeigen. Ich war positiv überrascht, dass fast alles immer noch dort stand. Ich sprach ein paar ältere Männer an, die da auf der Bank gesessen hatten, ob sie wüssten, wo diese Skulpturen herkämen. Und sie sagten: Ja, es waren einmal Deutsche hier und die haben es gebaut.

Im Sommer 2023 haben wir uns mit Herrn Sroka und Frau Maria getroffen. Es war ein magisches Treffen. Nach so vielen Jahren an dieses wunderbare Ereignis zu erinnern. Herr Sroka gab mir viel Material: Fotos, Videos, Texte von diesem 5. Treffen wandernder Steinmetzgesellen; mit der Bitte, Erinnerungen aufzuschreiben. Hier sind sie. Vielen Dank, Herr Sroka! Vielen Dank an die folgenden Personen: Arno Blöhm, Aline Witschel, Peter Pisters, Robert Huber, Ulfried Olthoff, Immo Kobelt und Peter Lechelt. Mit ihrer Hilfe konnte ich rekonstruieren, wer was gebaut hat. Sie ergänzten ihre Erinnerungen auch mit meinen.

Vielleicht sehen wir uns mal am Meer? Aber dieses Mal in Darłowo, vielleicht im Mai 2025?

Wandernde Gesellen – Teilnehmer an einem Projekt in Sławno 1999

Thorsten Wegener, Aline Witschel, Hanne Wever, Resi Grevelhörster, Robert Huber (die OrgaGruppe) Immo Kobelt, Michael Großbruchhaus, Ralf Schadewald, Sebastian Huth, Ulfried Olthoff, Heide Fritz, Bernhard Binder, Lars Nathe, Peter Pisters, Ferdinand Ghantus, Stefan Bading, Tobias Küpper, Anne Schulz, Esther Timmermann, Beate Ratke, Daniela Wolf, Michael Kästner, Roman Kittel, Gerhard Schuller, Volker Schubert, Alois Katheining, Thomas Drenkhahn, Oliver Rathe, Christian Dahme, Barbara Huber, Sonja Wahl, Dawid Schulze und Dominika Pioskowik und Justyna Czerniak als Übersetzerinnen.

Postskriptum: ein Wort zu ihrem heutigen Schicksal

Ulfried Olthoff lebt im Süddeutschland. Er arbeitet als selbstständiger Steinmetz für Restaurierung.

Thomas Drenkhahn ist Maurer- und Betonmeister. Er arbeitet als Polier bei Viebrock.

Immo Kobelt ist Architekt und lebt mit Frau und Kind in Hamburg.

Aline Witschel gründete und leitet das Kulturcafé Café Moccaflooor – CAFÉ | KULTUR | GENUSS (<https://cafe-moccaflooor.de>).

Peter Lechelt schloss 2008 das Tor zum „Garten der geliebten Steine“ auf der Paschenburg ab. Hier ein paar Eindrücke (https://m.youtube.com/watch?v=K_LTh73aVU). Er lebt in Kreuzriehe und ist weiterhin als Steinbildhauer aktiv (<http://peter-lechelt.de>).

Indeks osób i nazw osobowych

- Abraszek Roman 289
Adamska D. 30
Awtuszewski A. 179
- B**
Bading Stefan 330, 335
Baldys P. 9
Bannier Alfred 161, 213, 214, 217
Bańkowsy 219, 231
Barteld Georg 160
Barteld Hedwig 160
Bartosz Adam 238, 249
Bayerström von 66
Becker Johannes 28, 30, 31
Below Friedrich Georg Wilhelm von 41
Below Heinrich von 150
Białożył Dariusz 259, 260
Białożył Zbigniew 259, 260
Bieberstein 29
Bieberstein Ludwig Friedrich von 30
Biedenfeld F. 12
Bieniecki Ireneusz 266, 269, 271, 273, 274, 281, 282, 287
Biernat A. 53, 54, 60, 70, 138, 141, 145–150
Binder Bernhard 330, 335
Bindewald 149
Birr Hugon 175
Bismarck Otto von 147, 164
Bismarck von 190
Blöhm Arno 330, 335
Bloss Heiner 177
Blumenthal von 39
Boccone Silvio 198
Bodelschwingh Karl von 60
Boehn S. 26, 28, 30
Bogusław VIII 27
Bogusław IX 27
Bogusław X 31
Bogusław XIV 47
Böhn von 40
Bojke Arleta 315
Bolesław Chrobry 20
Bonin von 62
Bonin Wilhelm Friedrich Fürchtegott von 54, 58
Borchmann Heinz 230
Borowik Józef 220
Borowik Marianna 220
Borowikowie 219, 220
Borowska Teresa 302, 308
Brummit R.K. 199, 204
Brünnow 29
Brünnow Claus von 30
Brzozowska Małgorzata 310, 314
Burano 248
- C**
Charuta-Kojkoł J. 9
Chelchowski Hilary 234
Chłodziński Andrzej 23, 24
Chojecka J. 51–53
Chojnacka Krystyna 245, 246
Chojnacki Ludwik 245
Chojnacki R. 241, 242
Cibo Gherardo 197
Cieślak Józef 289
Cieślik Paweł 315
Cullen J. 199
Curie-Skłodowska Maria 102
Cyrankiewicz Józef 234
Czapliński W. 50
Czarnecki Stanisław 289
Czechowicz K. 238
Czerniak Justyna 330, 335

- Dahme Christian 330, 335
Dajczak Edward 315
Dajdok Z. 201
Delbrück Klemens 149
Dębicki Mieczysław 284
Dieterici K.F.W. 64
Dix A. 137, 140, 141, 144, 146, 148
Długosz Jan 20
Dobrowolska Ewa 221
Dobrowolska Irena (z d. Opuszeko) 221–224
Dobrowolska Mirosława 221–223
Dobrowolski Jerzy 222
Dobrzycki Tadeusz 267, 273, 274
Dobrzycki Waldemar 273
Dobużyński Zbigniew 266, 272, 274, 276, 278, 279, 281, 282, 287
Doliński Leszek 316
Domańska Ewa 8
Domański M. 9
Domińczak H. 266
Drenkhahn Thomas 330, 335, 336
Drewniak B. 149, 155
Dreyfeldt Alfred 213, 214, 217
Drobnik J. 197
Drużyńska Jolanta 234
Drzewucka Krystyna 231
Dudek Czesław 278, 279, 281
Dulewicz Piotr 298
Dulewicz Stanisław 295, 298, 304, 316–318
Dziwisz Stanisław 310
- Engel H.-U. 188
Engelmann B. 137
Eysymintt R. 245
- Ferenc T. 9
Ficowski Jerzy 234, 251
Firlong-Lauda Oliwia 197
Flottwell Eduard von 70
Frankiewicz Bogdan 39
Fritzen C. 93
Fritz Heide 326, 330, 335
Fryderyk Wielki IV 138
Fryderyk Wilhelm 47, 178
Fryderyk Wilhelm III 51
- Gabrowski Marian 12, 13
Gac Marian 289
- Gaziński R. 50
Gersdorff 145
Gertruda św. 31
Ghantus Ferdinand 330, 335
Ghini Luca 197
Glagau Max von 91, 150
Glasenapp Peter von 23
Gleichen Herman von 27
Głowa Wilhelm 277
Godlewski Jerzy 273, 277–279
Godula Ewa 222
Gomułka Władysław 234
Goryński G. 286
Górecki Zbysław 309
Górski T. 291
Grape Friedrich Siegmund von 30
Grassmann Robert 40
Grejman Tadeusz 287
Grevelhörster Resi 327
Grohnwald Johanna 160
Grossbruchhaus Michael 330, 335
Gross Wilhelm 8, 324, 333
Grube Willy 177
Grykień-Misiał K. 296, 303–305, 307, 308, 311, 312
Grzesiuk Ryszard 289
Gutsche Edda 159, 167
Gwiazdowska Ewa 159
- Haber von 94
Hamerling Artur 312
Hammerstein-Loxten Hans von 150
Hardenberg 37
Hardow Johann 160
Hardow Rudolf 159–161, 163–165, 167–177, 193, 194, 196,
Hardt Willi 161
Hasse Ernst 213, 214, 217
Heinemann O. 23, 24
Helfer Janusz 238
Hemptenmacher E. 54
Hemptenmacherowie 254
Hering Christian Benjamin 176
Heydebreck Piotr von 24, 25
Heydebreck von 24
Heydt August von 61
Hildebrandt Curt 177
Hirsch J. 96

- Hoffmann Hulda 178
Holsten R. 23, 27
Holzfuss Ernst 199, 213, 214, 217
Homann Georg Gotthilf Jacob 198
Hooch de Pieter 164
Hoogeweg H. 23, 26, 27
Hoyer V. 47, 57, 61, 65, 66, 69, 71
Huber Barbara 330, 335
Huber Robert 330, 335
Huth Sebastian 327, 330, 335
- Ihnatowicz I. 52–54, 60, 63, 67, 70, 72, 138, 141, 145–150
Itzenplitz Heinrich von 146
Izydorek Ireneusz 198
- Jackowiak B.** 213
Jacobus Smarzowe 24
Jagielski Jan 290
Jakimowicz-Ostrowska I. 9
Jan Fryderyk 174
Janicka D. 214
Janiczak Adela 297, 298, 301, 302, 306, 307, 310, 313–315
Jan Paweł II 104, 310
Jaśko 28
Jaźwińska Dorota 257
Jaźwińska Ewa 314
Jaźwiński Józef 258, 259
Jędrychowski Stefan 234
Juan Carlos 21
- Kaczkowska Waleria** 309
Kaczyński Lech 309
Kaffke Patrycja 257, 258
Kamecke (Kameke) Carl Albert Carsius (Carisius) von 62
Kamecke von 58, 62
Kameke Jürgen Daniel von 30
Kameke Peter von 30
Kamoś Rene 290
Kanenberga z Garbna 70
Kapelusznik Sławomir 282
Karl Otto 213, 214, 217
Karol V 21
Kasperek Janusz 309
Kästner Michael 330, 335
Katafiasz T. 51
- Katheininger Alois 330, 335
Kazimierz VI 28
Kaźmierczakowa R. 213
Kački Z. 201
Kemeke 29
Kittel Roman 330, 335
Kleczewski Józef 228
Kleist von 40, 53, 55, 62
Klempin R. 22
Klenz C. 141
Klimowicz Arkadiusz 298
Klinggräff H. 199
Kmieciek T. 291
Knapieński Józef 278, 279, 287
Kobelt Immo 326, 329, 330, 335, 336
Kochanowski Jan 297
Kohlhoff Karl Friedrich 199, 213, 214, 217
Kolańska Janina 299, 302, 303, 305
Kołodziejewski Eugeniusz 278, 279
Konieczny Tadeusz 259, 260
Kontowski Konstanty 159, 259
Koralewska Ewa 308
Korfanty 178
Kosanke 94
Kowalski Jerzy 278, 279, 281, 287
Kowalski L. 266
Kozak Z. 266
Kozieł A. 199
Krasuski R. 283
Kratz 40
Krause Hermann 213, 214, 217
Krause Martin 24
Kreft E. 296, 303–305, 307, 308, 311, 312
Krüger G.H. 54
Krüger J. 28
Krummel 29
Krummel Georg von 30
Kucharczyk G. 63
Kuczmarski Józef 289
Kuczyński 219
Kudłacz Henryk 289
Kühn Max 177
Kuligowski Kazimierz 309
Kułaga Krzysztof 289
Künzel 73
Kupisiński R. 198
Küpper Tobias 330, 335
Kuriata A. 298, 301, 302, 306, 307, 310, 313–315

- Kurpiel A. 263
Kurzyńska Marta 189
Kuske Albrecht 178
Kuske Hermann 178
Kuske Otto 159, 177–193, 196
Kwaśniewski Aleksander 308
Kwiatkowska Anna 311
Kwiatkowski Bronisław 277
- Lane M.A. 198
Lange B. 47, 64, 66, 76,
Lechelt Peter 329–332, 335, 336
Leick Erich 199, 213, 217
Lemcke H. 24, 26
Lesiński H. 48, 49
Leśniewska Krystyna 313
Lettow 29
Lettow Heinrich von 30
Lettow Hinrik 30
Lewandowski Tadeusz 11, 14
Lindmajer Józef 37, 45, 49, 51, 52, 57, 65, 66,
73, 90, 137, 138, 140, 143, 145, 146, 148
Lis 221
Lohse H. 93
Lubinus 23, 24, 26, 27
Lucejko Leon 229
Lück Gertrud 178
Luranc Z. 270
- Łagodzicz Janina 237
Łazarek A. 39
Łucejko Bronisław 225
Łucejko Edek 225, 228
Łucejko Irena 229
Łucejko Jasia 228, 230
Łucejko Jerzy 220, 225–227, 230, 231
Łucejko Józefa 225
Łucejkowie 219, 220
- Madeja-Grzyb M. 198
Magierski Bolesław 241, 242
Majdańska E. 224
Majdańska Ewa 224, 314
Majewski A. 282
Maleńcia 244
Maltzahn-Gültz Helmuth von 148
Markowicz Stanisław 289
Marquardt Karl Friedrich 201, 213, 214, 217
- Marschall E.A. 91
Maschke 137
Massow 29, 30
Massow Ewald von 30
Massow Mikes von 30
Matejko Jan 19, 20, 236
Matysiak Stefan 287
Meissner H. 151
Meitzen A. 80
Mellenthin 40
Michaelis 29
Michaelis E. 24, 26, 28, 30
Michaelis Friedrich Wilhelm von 30
Mierzwiński Ryszard 272, 273, 277–279,
281, 282
Mieszko II 20, 21
Mikołajczyk M. 266, 267, 269–271, 273,
275, 277, 280–282, 285–288
Milewski Alfons 257
Minc Hilary 234
Mirek Z. 199
Mirga Andrzej 238
Misiewicz Józef 198, 199
Mordacz J. 259
Morgała A. 268
Możdżyńska Katarzyna 308
Mróz Lech 238
Müffling Karl von 15
Müller F. 23
Müller G. 80
Müller K.A. 93
Müller Nils 326
Müller Wilhelm 213, 214, 217
Münchow 29
Münchow Alexander Grafen von 30
- Napoleon 48, 50
Nathe Lars 330, 335
Natzmer 24, 29
Natzmer Antonius 30
Natzmer Heinrich 30
Nocuń P. 30
Nora P. 8
- Okrzeja Stefan 236
Olthoff Ulfried 327, 329, 330, 335, 336
Opuszek 224
Opuszek Barbara 221

- Opuszek Cecylia 221
Opuszek Dominik 221
Opuszek Henryk 221
Opuszek Irena 221
Osthoff G. 91
Otte Hugo 12, 213, 214, 217
- Panek M. 267
Pankowski S. 12
Parus Waldemar 265
Patejczuk Józef 290
Pawel von 72
Pawlak S. 22
Pencarski Kacper 87, 150, 151, 154
Perlbach M. 25
Peters-Pasztor U. 194
Pflugradt Franz 194
Pflugradt Gustaw 194
Pilsach Ernst Karl Senfft von 60
Pioskowiak Dominika 319, 330, 335
Pisters Peter 326, 329, 330, 335
Podewils 29
Podewils Adam von 30
Podkański Alfred 289
Podlasiewski Andrzej 289
Poprawska Maria 233, 236, 243, 247
Potomska Renata (z d. Łucejko) 219, 228
Preuss Hans 213, 217
Protasiewicz Andrzej 308, 310, 311
Prus Mirosława 297, 302, 303
Puttkamer von 40
- Radamm W. 50
Radde 47
Radomski M. 198
Rafalski H.J. 194
Ramel 29, 30
Ramel Heinrich von 30
Randia 248
Rapacki Marian 236, 240
Ratke Beate 330, 335
Rączkowski Włodzimierz 7
Reich H. 147, 151, 153
Römer Friedrich 214, 217
Rosenow C.H. 57, 74
Rosenow K. 47, 51, 52, 67, 70, 74, 75, 79, 148, 190, 199
Rosik Zygmunt 315
- Rospond S. 76
Ross L. 23
Rostański K. 198
Roszkowscy M. i T. 246, 247
Różycki 219
Różycki Antoni 231
Rubin 246
Ruprecht H. 142, 143
- Sacken E. 12
Salmonowicz S. 37
Sanitz von 28, 29
Sawka-Sass Mariola 302
Schadewald Ralf 330, 335
Schlieffen von 40
Schmettau 14, 26
Schmidt Th. 64
Schoeps Heinrich Adolf 213, 214, 217
Schönberg Moritz Haubold von 53, 54
Schubert Volker 330, 335
Schübner 40, 63
Schulenburg 29
Schulenburg August Karl Jacob von 30
Schuller Gerhard 326, 330, 335
Schulz Anne 330, 335
Schulze Dawid 330, 335
Schwamborn I. 185
Schwandes 40
Schwerin von 39
Seden Carl von 91
Sellheim I. 159, 162–173, 176
Seneta W. 199
Sievers G. 52, 54
Sitarz B. 39
Skolimowska Kamila 315
Smyso de Wustronits 24
Sobisz Zbigniew 197–199, 201, 214
Sobolewski Tadeusz 243
Solecki G. 179, 183, 185, 188–190
Sroka Jan 7, 237, 321, 322, 324, 328, 329, 332–335
Stasiak Paweł 255, 256
Staszak Sławomir 238
Stegewentz Derk 322, 332
Stein 37
Stelmach M. 39
Stępiński W. 49, 51, 138, 140, 142
Stoebbe A. 47, 52, 73, 151

- Storm-Rusche A. 159, 180, 182, 183, 186, 187, 190, 192
Strauch Bruno 177
Strelow 62
Strzechowska Leontyna 231
Stubenrauch Adolf 177
Suchodolski S. 21
Sypniewski Stanisław 290
Szuba M. 12, 13
Szukała Maciej 37–39
Szulist W. 49
Szultka Z. 49
Szulczyńska J. 65
Szybowska U. 198
- Śpiewakowski Eugeniusz Ryszard 198
Świątkowska Małgorzata 295, 302, 304, 311, 315
Świętopełk Gdański 22
- Teodozjusz II 20
Tietze 56
Timmermann Esther 330, 335
Tkacz-Laskowska 159, 185
Topolski Jerzy 7
Tousta Joanna 308
Treder Felix 177
Trojanek Bogdan 250
Truchan M. 199
Tuan Y. 9
Turczyn T. 12
- Vollack M. 47, 50, 52, 79, 90, 137, 139–144, 146–151, 154, 155
Voß 40
- Wahl Sonja 330, 335
Walkiewicz L. 26
Wasiuk Wiesława 308
Wedemeyer von 39
Wegener Thorsten 330, 335
Werlich R.G. 28
Werthen Caroline 175
- Westphalen Ferdinand Otto W.H. von 60
Wever Hanne 327, 330, 335
Wielopolski A. 37, 47, 49, 51, 63, 64
Winiarczyk Mieczysław 289
Winter H. 159, 180, 182, 183, 186, 187, 190, 192
Witold, książę 19
Witschel Aline 329, 330, 335, 336
Włodarczyk E. 140
Włodarska Gabriela 159, 160
Włodarska-Koszutowska G. 159, 162–173, 176
Wodtke von 90, 91
Woedtke Carl Ludwig Reinhold von 40
Woedtke von 39, 42, 55, 65
Woislave 24
Wolf Daniela 330, 335
Woźniak Adam 278, 279, 281, 287
Wróbel Agata 315
Wybranowski D. 22, 23
Wynterfeld Borchart 31
Wyspiański Stanisław 19, 20, 259, 260
Wyszyński S. 102
- Zaddach 62
Zaghentze Henning von 28
Zajac A. 199
Zajac Ewa 308, 311
Zajac M. 199
Zawadzki Aleksander 234
Ziarnek K. 199
Zielińska Danuta 238
Zinsmeyer Auguste 184, 185
Zitzewitz 29
Zitzewitz Rüdiger Otto von 30
Zyska W. 214
- Żelazny Jerzy 237
Żeromski Stefan 257, 258, 304
Żukowski W. 213
Żurowski Antoni 256
Żyluk Bartosz 11

Indeks nazw geograficznych

- Akazienstrasse 16
Am Bahntor (obecnie Jedności Narodowej)
164
Angermünde 89, 138
Anglia 234
Anklam 50, 64
Austria 141
- Bałtyk 219, 319
Bantow 22
Barcino 64, 65
Barwice 103
Barzowice 71, 76, 81, 115
Baszta Czarownic 162
Bawaria 137
Berlin 41, 47–50, 53, 55, 56, 59, 60, 61, 67,
71, 74, 75, 84, 85, 88, 89, 93, 96, 98,
100, 106, 111–113, 136–141, 144, 148,
155–157, 160, 178, 215, 313
Berlin-Dahlem 96
Białęcino 24
Białogard 47, 51, 97, 109, 139, 141, 146,
150
Biały Bór 98, 146
Bielkowo 72, 75, 126, 131
Biesowice 71
Bismarckstrasse (obecnie Sienkiewicza)
164
Bobolice 49, 81, 91, 103, 109, 110, 115, 150
Bobrowice 16, 17, 23, 25, 50, 73, 80, 90,
101, 122, 123
Bobrowiczki 17, 25, 101
Boleszewo 23, 24, 73, 77, 78, 127, 202, 207
Bolonia 197
Borkowo 122, 123, 151
Bożanka 186
- Bożenice 123
Brama Młyńska 162
Brama Słupska 31, 191
Brandenburgia 47
Brańsk 221
Brema 319
Brzeście 120, 121, 203, 205
Brzezie 76
Bukowo 25
Bukowo jezioro 192
Bukowo Morskie 74, 131, 211
Bukowo Sławieńskie 151
Buszyno 203
Bydgoszcz 140, 229, 259, 281
Bylica 70
Bylino 178
Bytów 47, 64, 71, 88, 97, 109, 147, 155, 177
Bzowo 23, 120, 133
- Capri 199, 203
Cedynia 22
Ceppel 31
Cetuń 97, 209, 210
Charbrowo 13
Chateaulin 313
Chocimino 134, 135, 151, 204, 205
Chomiec 60, 61, 66, 68, 69, 121, 122, 133
Chomnica 212
Chorowo 76
Ciecholub 49
Cisowo 70, 77, 78, 93, 116, 117
Czachowo 22
Czaplinek 103
Czechosłowacja 238
Czechy 313
Człuchów 47, 146, 277, 278

- Damnica** 169, 170, 175
Dania 141
Darłowo 33, 35, 37, 47, 48, 52–58, 60–62, 67, 69–79, 81, 88, 110, 114, 116, 128, 131, 146–148, 155, 157, 194, 196, 198, 199, 201–204, 206, 207, 209, 211, 212, 216, 217, 219–225, 228, 230–232, 253–261, 263–265, 270, 271, 273, 282, 285–288, 290, 294, 295, 297–299, 301–307, 309, 311–313, 315–318, 330, 335
Darłówek 55–57, 75, 81, 114, 203, 204, 207, 209, 211, 294
Darnowo 60, 61, 68, 69, 71
Dąbie 26, 50
Dąbki 131, 208
Dąbkowice 192
Dąbrowa 79, 100, 124
Dęblin 281
Dobiesław 74, 75, 78, 79, 126, 130
Dobrzęcin 77, 78, 119
Dolna Saksonia 31
Domachowo 122, 123, 151
Domasławice 52
Drawno 39
Drawsko 97, 109, 139, 183
Dretyń 60, 66, 71, 121, 177, 184
Drozdowo 77, 78, 93, 117
Drzeńsko 210
Duisburg 312
Duninowo 58, 149
Dybowo 15, 16
Dzierżęcin 70
Dziwnów 270
Dźwirzyno 270

Eberswalde 89, 138, 178
Europa 10, 20, 51, 233, 234, 311–313, 322, 332
Europa Wschodnia 234

Francja 49, 50, 141, 234, 331
Freienwalde 47
Fürth 137

Galicja 149
Garbno 73
Gdańsk 46–48, 50–53, 58, 60, 62, 64, 71, 81, 87–89, 90, 92, 100, 102, 113, 139, 140–144, 147, 148, 154, 155, 217, 273, 280, 281, 283, 285, 287
Gdańska ulica 31
Gdańsk Nowy Port 287
Gdańsk Wrzeszcz 273, 280, 283
Goleniów 50, 89, 281
Golęcino 149
Gołogóra 91, 135, 151, 208, 209
Gorzebadź 51
Gorzyca 23, 71, 79, 126
Górsko 77, 118, 207
Góry Izerskie 12
Grabowa rzeka 24, 71, 79, 143
Grabowo 78, 79, 124
Grimmen 313
Grosse Auckerstrasse (obecnie Słowackiego) 164
Grunwald 19, 20
Gryfice 50
Grzmiąca 150
Grzybno 74

Hamburg 90, 330, 336
Hinterpommern 47, 52, 54, 161, 174
Hiszpania 234
Höhlenstrasse 164
Homberg 312
Hospitastrasse 162

Indie 233, 245
Iwęcino 25, 96, 127, 211

Jacinki 58, 73, 74, 80, 114, 122, 123, 151, 206
Jana Pawła II ulica 104, 310
Janiewice 23
Janiewickie Bagno 14
Jarosławiec 115, 116, 202, 203, 205, 207–212, 271
Jedności Narodowej ulica 102, 164
Jezierzany 76, 115, 116
Jeżyce 74–76, 125, 126, 130
Jeżyczki 76, 94, 126

Kadłubówka 221
Kalisz 303
Kraków 234, 238, 268, 281, 310, 311
Kambodża 20
Kamienno jezioro 205, 206

- Kamień Pomorski 28
Kanin 22, 23, 71, 73, 75, 76, 78, 79, 81, 115, 116
Karlino 97, 109
Karnieszewice 50, 90, 100
Karsino 70, 116
Kartuzy 143
Karwice 24, 25, 50, 53–57, 60, 61, 68, 69, 78, 79, 81, 88, 90, 101, 114, 121
Karżnice 194, 195
Kawcze 81
Kawno 100
Kapielowa ulica 235
Kępice 5, 76
Kępiny 103, 105
Kępsko 209
Kleszcze 72
Kłós 51, 110
Kobylnica 169
Kołobrzeg 24, 47, 50, 57, 84, 95, 97, 108, 109, 139, 141, 143, 147, 150, 157, 181, 182, 228, 271
Komorzyn 78
Komorowo 77, 78, 116, 202, 209
Kopań 23, 77, 78, 116, 117, 202, 209
Kopnica 58, 116, 206
Korea 267, 273
Korfantego ulica 178
Korlino 70, 77, 78, 117
Korzybie 58, 64, 71, 76, 77, 81, 115, 146, 147, 153–155
Kosierzewo 23, 106, 107, 121, 151, 154
Koszalin 46–53, 62, 66, 67, 70, 71, 74–77, 81, 83, 84, 87–91, 94, 97, 98, 108, 110, 111, 113, 114, 135, 139, 141–144, 147, 149, 151, 155, 178, 196, 237, 273, 280, 281, 284, 296, 303, 304, 311
Koszalin rejencja 38, 39, 41, 42, 54, 55, 60, 64, 70, 80, 88, 91, 92, 94, 95, 97, 98, 108, 109, 146, 151, 155
Koszalińska ulica 102, 104
Kościernica 49, 81, 210
Kościerzyna 155
Kościół Mariacki 162
kościół zamkowy 162
Kowalewice 96
Kowno 180
Kozino 173
Kraków 137, 234, 238, 263, 268, 281, 310, 311
Krag 49, 52, 58, 60, 65, 67, 71, 76–78, 81, 93, 105, 106, 121, 123, 151, 153, 207, 210
Krag jezioro 210
Kreis Schlawe, 87, 91, 136, 158
Królestwo Jerozolimy 20
Królestwo Prus 49
Królewice 203, 207, 208, 211
Królewiec 48, 113
Królewó 70, 78, 117, 206, 207, 210, 211
Krupy 23, 49, 53, 73–75, 79, 116, 128
Krytno 77, 123
Krzyż 140
Kusice 78, 79, 124, 125
Kwasowo 16, 17, 23, 25–28, 30, 107, 121, 209
Kwiecko jezioro 205, 206

Łaski 73, 77, 78, 91, 122, 123, 151
Lejkowo 73, 74, 79, 122, 123, 125, 151, 204
Łębork 47, 64, 89, 97, 109, 113, 135, 143, 144, 155
Łędowo 173
Litwa 178, 180
Locri 313
Londyn 233, 313
Lübbersdorf 160
Lubeka 90

Łącko 115, 116, 131, 203
Łeba 283, 329, 335
Łętowo 23, 202, 205, 206, 211
Łobez 139
Łokwice 104
Łódź 295

Macedonia 199
Machowina 172
Malbork 47, 140
Malechowo 23, 50, 75, 76, 90, 94, 101, 111, 113, 125, 126, 204
Manowo 151
Marszewo 70, 77, 78, 118, 209, 212
Masłowice 58, 70, 116
Mazów 22, 23
Meklemburgia 160, 161, 194
Meklemburgia-Strelitz 160
Mescherin 189
Miastko 49, 60, 64, 66, 71, 81, 95, 97–99, 108–110, 122, 146, 155, 177

- Mielec 275, 276, 291
Mierzęce 273
Mirow 160, 161
Mniszy Las 12, 13
Morze Bałtyckie 269, 276
Możdżanowo 58
Mysłowice 331, 334
Mzdowo 76
- Naclaw 73, 91, 151, 153
Naćmierz 76, 78, 117, 203
Neubrandenburg 160
Neugarten 160
Nida 52
Niemcy 155, 249
Niemen 180
Niemica 74, 78, 79, 100, 101, 111, 124, 125, 202
Nogat 140
Norymberga 137
Nosalin 23
Noskowo 23, 50, 90, 102, 129, 205
Nowe Pomorze Przednie 50
Nowogard 50, 89
Nowy Jarosław 79, 94, 128
Nowy Kraków 79, 130
Nowy Żytnik 106
- Odra 189
Osowo 65, 71, 76
Ostrowiec 24, 48, 49, 58, 60, 65, 67–69, 71, 79, 81, 88, 106, 121, 151, 209
Oświęcim 238
- Padwa 197
Pałowo 48, 58, 75, 118
Paprotty 23, 24, 125
Paryż 313
Paschenburg 320–322, 332, 334, 335
Pasewalk 50
Pękanino 50, 90, 100
Pęzin (Pansin) 38
Pieńkowo 58, 67, 70, 116
Pieszcz 58, 75, 118, 206
Piła 146, 150
Ploty 50, 164
Poczdám 50, 89, 137
Podgórkí 24, 151, 203
Podgóry 153
Pojezierze Bytowskie 177
Pojezierze Sternberg 160
Polanów 37, 49, 52, 58–61, 65–72, 74, 76–81, 87–89, 92, 94, 97–99, 103–108, 110, 113–115, 121, 122, 126, 127, 134, 149–155, 157, 180, 198, 202, 206, 217
Polska 238, 275, 313
Połczyn 178, 196
Pomiłowo 25, 78, 94, 120, 121, 151
Pomorze 39, 46, 47, 50, 52, 96, 141, 159, 160, 194, 195, 213, 224, 228, 231, 238, 293
Pomorze Tylne 47, 52, 96
Pomorze Zachodnie 213
Pompeje 199
Postomino 48, 61, 62, 70, 71, 75, 77, 78, 81, 88, 111, 116–118, 148, 149
Powidz 208
Poznań 7, 139, 140, 146, 150, 229, 310
Prusy 47, 50, 140, 141
Przystawy 75, 76, 126, 143
- Querstrasse** 163
- R**acibórz 98, 104
Radosław 75, 81, 96, 149
Ratajki 58, 77, 81, 123
Reblino 48, 76, 79, 90, 94, 100, 111, 118, 119
Redychowo 15, 27–30, 32
Rheinhausen 312
Rinteln 320–322, 332, 334, 335
Rosocha 98, 126, 127, 206
Rugia 109
Runowo 76, 119, 139
Rusinowo 78, 117, 207, 211, 212
Rusko 49, 55, 73, 74, 79, 126, 210
Rybaka pomnik 254
Ryszczewo 23, 90, 101
Rzepkowo 72
Rzym 187
- Samostrzel 104
Sanok 254
Sarstedt 312
Schlawe 14, 35, 37, 39, 42, 43, 75, 87, 89, 103, 113, 115, 116, 118, 120, 121, 129, 131, 136, 158, 190, 217
Schwichtenberg 160

- Sianów 37, 48–51, 58, 67, 70, 72, 73, 75,
77, 79–81, 87, 90, 92, 96, 97, 100, 110,
111, 113, 114, 123, 124, 142, 143, 147,
148, 198, 204, 217, 237
Sieciemin 78, 79, 124
Siemyśl 178
Sierakowo Sławieńskie 49
Sińczyca 128
Skibno 72–74, 79, 81, 114, 126, 142, 149
Skłodowskiej ulica 102
Sławno 7, 14, 18, 28, 33–35, 37, 38, 46–50,
52, 53, 60, 62, 65–69, 71, 73–76, 78,
79, 81, 88, 90, 92, 97, 101–103, 106,
107, 109, 110, 113, 115–118, 121, 128,
131, 142–155, 157, 202–212, 217, 233,
251, 304, 312, 321, 323, 325, 331–335
Sławsko 75, 81, 96, 118, 206
Słonowice 76, 79, 119, 120
Słowino 23, 73, 77, 78, 127, 135
Słupia 167
Słupsk 45–47, 51–54, 56, 57, 60, 62, 64, 65,
71, 76–79, 81, 87, 89, 90, 96–98, 109,
111, 113, 137, 141–146, 155, 159–161,
163–167, 174–177, 196–199, 217, 221,
303, 304
słupski powiat 58, 60, 61, 67, 69, 71, 77,
92, 100, 108, 113
Słutów 189
Smardzewo 11, 16, 17, 23, 25–27, 31, 32
Smuga 209
Sopot 46, 144
Sowno 58, 77, 78, 91, 93, 103, 209
Staniewice 48, 75, 81, 94, 118, 129, 149, 192
Stanisława Wyspiańskiego ulica 259, 260
Stany Zjednoczone 20
Stargard 38, 46, 47, 55, 62, 139, 140–143,
158
Starnice 168
Starogard 25
Stary Jarosław 23, 48, 49, 53, 73–75, 79,
81, 94, 96, 116, 128
Stary Kraków 23, 73, 75, 115, 116
Stary Żelibórz 98, 104
Stefana Żeromskiego ulica 257, 304
Stodolniana ulica 257
Stralsund 28, 109
Strzelce Krajeńskie (Kreis Friedeberg) 39
Sucha Koszalińska 74
Suchorze 60, 61, 64, 66, 71, 76, 115
Sudety 199
Sulechowo 125, 202, 204
Sulechówko 125, 151
Swołowo 22, 23
Sycevice 50, 80, 100, 113
Szamotuły 196
Szczecin 37–39, 41, 46–48, 50–53, 55, 58,
60, 64, 71, 81, 83, 87–89, 92–96, 98–
100, 108, 109, 113–131, 135, 137–141,
143–146, 148, 155, 159, 171, 172, 174–
176, 178–181, 183–185, 187–191, 193,
196, 263–265, 267, 270, 271, 273, 281,
284, 287
Szczecinek 97, 98, 109, 139, 146, 150, 155,
179, 242, 243, 311
Ściegnica 76, 133
Śląsk 319
Świdwin 97, 109, 139, 273
Świerczyna 12, 123
Świerkowe Chaty 15
Święcianowo 73, 122, 123, 151
Świnoujście 39, 271
Tarnów 238
Tczew 47, 140
Tomaszów Mazowiecki 273
Trzebiatów 271
Trzebież (Ziegenort) 181
Trzemielowo 172
Tuczno 43
Tychowo 23, 53, 58, 61, 62, 71, 79, 81, 94,
120, 203, 204, 207, 208, 211
Ugacie 151, 154
USA 238, 268, 270, 309, 319
Ustka 48, 57, 60–62, 69–71, 73, 75–78, 81,
88, 116, 146, 149, 155, 281
Warcino 65, 76, 88, 147, 167, 191
Warszkowo 23, 25, 58, 61, 76, 81, 102, 115
Warszkówko 25
Wejherowo 143
Węgorzewo 87, 98, 123
Węgorzewo Koszalińskie 96, 123
Węgry 238
Wicko 12, 13, 22, 35, 203, 207, 209, 286

- Wicko jezioro 285, 286
Wicko Morskie 205, 210, 211, 271, 286
Widzino 172
Wiekowo 78, 79, 126, 130, 132
Wielin 76–78, 94, 108, 122
Wielkopolska 140, 178
Wieprza 4, 71, 143, 146, 190, 235
Wierciszewo 72, 96, 126, 127
Wietrzno 134, 151
Wilhelmstrasse 164
Wilkowice 23
Wismar 160
województwo białostockie 221
województwo koszalińskie 304
województwo zachodniopomorskie 290, 310, 311
Wojska Polskiego Aleje 254, 255–257, 261
Wollweberstrasse 164
Wolności ulica 104
Wołowo 199
Wrocław 198, 245, 263, 264
Wrząca 76, 79, 119
Wrześnica 23, 100, 102, 129
Wysoczyzna Polanowska 177, 180
Wyszyńskiego plac 102
Zagłębie Ruhry 155
Zajączkowo 172
Zalasewo 11
Zaleskie 60, 61, 71, 149
Zegocino 24, 73, 94, 96, 122, 123, 125, 151
Zębowo 118, 119, 132
Zieleniewo 178
Zielonka 210
ziemia sławieńska 7, 12, 14, 22, 23, 25, 28, 32, 33, 45–47, 50, 76, 80, 93, 110, 137, 159, 160, 190
Ziemia Święta 12
Ziemie Odzyskane 219
Ziemie Zachodnie 233
Złakowo 77, 78, 93, 117, 149, 212
Złocieniec 139
Związek Radziecki (ZSRR) 9, 267, 268, 276
Żegocino 23–25, 73, 94, 96, 122, 123, 125, 151
Żelki 173
Żukowo Morskie 74, 131, 204, 209
Żukowo Sławieńskie 49, 78
Żydowo 72, 91, 92, 98, 103, 104, 111, 115, 134, 151–153, 186, 198, 202–208, 210–212

Fundacja „Dziedzictwo” powstała w 1991 roku w Sławnie. Jej celem jest szeroko rozumiana ochrona zabytków archeologicznych ziemi sławieńskiej, a także ochrona krajobrazu kulturowego, którego częścią jest dziedzictwo archeologiczne. Działalność Fundacji polega na finansowaniu i organizacyjnym wspieraniu badań naukowych, publikowaniu i upowszechnianiu wyników tych badań, wspomaganie działalności konserwatorskiej, współpracy z władzami lokalnymi w aktywnej ochronie dziedzictwa kulturowego i włączaniu go w życie społeczne mieszkańców, prowadzeniu działalności popularyzującej zabytki i krajobraz kulturowy oraz uczestnictwo w procesie wychowania dzieci i młodzieży z położeniem nacisku na kształtowanie świadomości historycznej i szacunku dla świadectw przeszłości.

Od 2002 roku Fundacja wydaje serię pn. „Historia i kultura ziemi sławieńskiej” podejmującą problematykę procesów historycznych, kulturowych i przyrodniczych kształtujących przeszłe i współczesne oblicze ziemi sławieńskiej. Wszystkie publikacje Fundacji Dziedzictwo dostępne są na stronie: www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

* * *

Fundacja „Dziedzictwo”
ul. Mielczarskiego 7/5, 76-100 Sławno
Www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

ISBN: 978-83-971211-3-3



9 78 83 97 12 11 33