

Spis treści

Polsko-niemiecki słownik nazw geograficznych występujących w książce	11
Niemiecko-polski słownik nazw geograficznych występujących w książce	15
Droga	19
Rybacy	37
Aby sprostać obowiązkom – różne sposoby łowienia	59
Nowa Ameryka nad Wartą	73
Rolnictwo na Błotach Warciańskich	97
A w miasteczku..., czyli o rzemieślnikach, kupcach i przedsiębiorcach	125
Do szkoły dziateczki ruszajcie... ..	163
W co się bawić?	177
Źródła	213



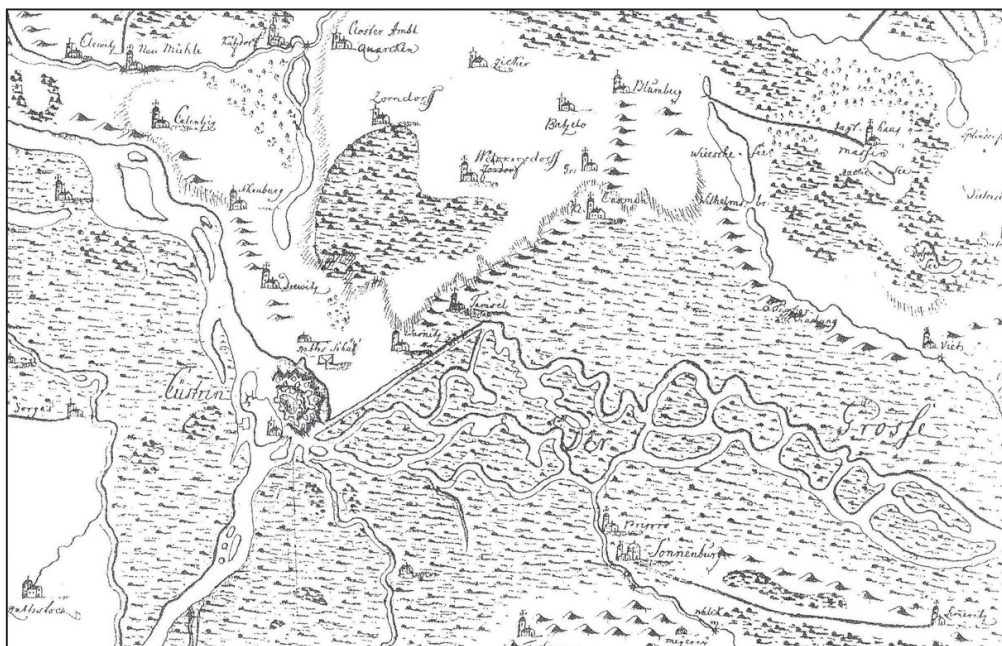
Droga

Wyznacza kierunek. Jest punktem orientacyjnym. Określa tożsamość społeczności: odtąd – dotąd. Bezdroża to szukanie po omacku. W najgorszym wariacie oznacza błąkanie się i zagubienie. Co, jeśli drogi nie ma? Wówczas człowiek pozbawiony jest wolności, ograniczone są jego możliwości podróży, wymiany towarów i myśli. Droga jest istotna. Szlak nie tylko wyznacza kierunek. Orientuje ludzi wokół tego, co należy do nas i tego, co jest od nas odległe. Droga tworzy tożsamość i wspólnotę.

■ Jak suchą stopą dotrzeć do Słońska?

Słońsk, położony wśród lasów i bagien poprzecinanych gęstą siecią splątanych koryt rzecznych, był w dawnych czasach niemal niedostępny. Od zachodu i północy rozciągały się Błota Warciańskie, rozległe tereny mokradeł i bagien. Granicę na południu i wschodzie tworzyły lasy pełne dzikich zwierząt. Obok bardzo licznych jeleni i dzików żyły tu między innymi również wilki, rysie i niedźwiedzie.





Mapa obszaru ujścia Warty z 1720 roku

Wzdłuż krawędzi doliny Warty prowadziły piaszczyste i pełne wykrotów drogi, którymi można było dostać się do Krzeszyc. Latem w pyle, a jesienią w błocie, bo drogi nie posiadały jakichkolwiek odwodnień, jeździli kupcy i zwyczajni chłopci. Drogą, która chwilami stawała się leśnym duktem, można było dojechać do Ośna, gdzie słońscy i przyborowscy rybacy wozili na sprzedaż ryby złowione na rozlewiskach Warty. Do Górzycy zaś udawali się pątnicy, by modlić się w maryjnym sanktuarium przed słynącymi cudami wizerunkami Matki Boskiej – rzeźbą i obrazem.

Do Kostrzyna przedostawano się przede wszystkim drogą wodną. Istniała trasa lądowa ze Słońska do Kostrzyna przez Czarnów, Żabice i Górzycę, ale podróż nią była niezwykle uciążliwa, zwłaszcza na ostatnim odcinku z Górzycy do Kostrzyna, bo solidny prawobrzeżny wał Odry usypano tu dopiero w latach 1855–1857. Czasem jednak trzeba było z niej



skorzystać, bowiem gdy poziom wód w Warcie był wysoki i wiały silne wiatry, przeprawa łodzią robiła się zbyt niebezpieczna. Było tak na przykład, gdy w 1694 roku Słońsk odwiedził elektor brandenburski Fryderyk III, by wziąć udział w uroczystości pasowania na rycerza. Mistrz joannicki przywiózł księcia do Słońska swoim elegancko urządzonym i „kosztownie złożonym jachtem”, ale z uwagi na złe warunki pogodowe Fryderyk III musiał wracać trasą lądową przez Czarnów i Górzycę do Frankfurtu nad Odrą. Bardzo mu się to nie spodobało.

Jak trudne były wówczas warunki na drogach, ilustruje podróż biskupa Ignacego Krasickiego do Berlina na spotkanie z Fryderykiem II. Krasicki jechał słynnym traktem pruskim prowadzącym z Królewca przez Kwidzyń, Piłę i Kostrzyn do Berlina, drogą znacznie lepszej jakości niż te, którymi przyszło podróżować ludziom zdążającym do Słońska. W liście do brata pisał: „Na termin naznaczony jechałem i łatwo domysleć się można, jak spieszo, gdyż szło o znacznej sumy odebranie od dłużnika dość niepewnego. Trafiłem na tak złe drogi, że tylko trzy mile jechać mogłem, gdy na grobelce wąskiej, błotnistej, źle zaopatrzonej, wywróciłem się, wpadłem w bagno tak dobrze, że ledwo po całodniowej pracy powóz mój wydobyto ze stłuczonymi oknami, złamanym dyszlem, a nawet resory pękły”.

Cóż więc mówić o drogach rzadziej przez wybitnych i ważnych uczęszczanych i w związku z tym zaniedbanych... Pył wciskał się podróżnym w oczy i ubrania, w nieutwardzonym piasku tworzyły się koleiny, jesienią pełne błota, utrudniające, i tak ciężką, podróż.



■ Łodzią z Przyborowa

Aby przeprowadzić się przez Wartę, korzystano z przewozów łodzią z Przyborowa. Ponieważ kręte ścieżki warciańskich odnóg prowadziły przez bezludne bagienne ostępy, przewoźnikiem mógł być tylko znawca okolicy. Radca kameralny zakonu joannitów Stubenrauch pisał w końcu XVIII wieku: „Do takiej rozległej równiny, jak te łęgi, nie było innego dostępu, jak rzekami, których kręte ścieżki czyniły z każdej drogi labirynt, a ten, kto chciał się tam zapuścić, byłby jakby w najbardziej nieznaną część świata przeniesion, bo wysokie zarośla olchy, wierzby i trzciny nawet na najmniejszy widok nie pozwalały”.

Dokumenty ze Słońska świadczą o tym, że miasto miało stałe połączenie z Kostrzynem, a mieszkańcy byli zatrudniani przy transportowaniu pasażerów drogą wodną. Przewóz urzędników królewskich i zakonnych należał przy tym do obowiązków lennych rybaków. Szlak wodny służył mieszkańcom przede wszystkim wtedy, gdy sprzyjały warunki pogodowe i stan wody. Warunki na rzece były naprawdę trudne i nie zawsze bezpieczne, o czym świadczy pewne tragiczne zdarzenie. W 1740 roku w drodze z Kostrzyna na jarmark w Słońsku statek z wieloma rzemieślnikami poszedł na dno, a podróżnicy utonęli w Jeziorze Sonnenburskim.

■ Statek pocztowy

Na mapie Pruskiego Generalnego Urzędu Pocztowego, pochodzącej z 1829 roku oznaczono połączenie łodzią pocztową ze Słońska do Kostrzyna. Statek pocztowy kursował tylko w określone dni, zabierając pocztę, przesyłki, a także podróżnych. W pozostałym czasie, komu było spieszo, a nie mógł



zostać przewieziony przez krewnego lub znajomego łodzią, ten nawet za pieniądze i dobre słowo nie mógł się ze Słońska wydostać. Dlatego już w połowie wieku XVIII urząd zakonny zapewnił stałe połączenie z Kostrzynem, zawierając umowę z przewoźnikiem dzierżawnym Wilhelmem Graßmannem, który miał zawsze „statek pasażerski trzymać w gotowości”. Zdarzało się jednak często, że posłańcy pocztowi podbierali pasażerów Graßmannowi, psując mu przewozowy interes. W końcu przewoźnik złożył skargę na takie postępowanie i zażądał odszkodowania za poniesione straty.

■ Wał z szosą

Droga z Kostrzyna do Słońska, budowana na sztucznym nasypie w latach 1828–1833, musiała być wytyczona łukiem, wokół podmokłego obszaru ujścia Warty. Odsunięcie obwałowania od rzeki utworzyło przestrzeń dla bezpiecznego rozlewania się wody podczas wezbrań Warty i Odry. To było niezwykle przedsięwzięcie, gdyż wymagało ogromnego nakładu pracy i nowatorskich koncepcji inżynierskich. Dodatkową trudność powodował brak wału wzdłuż Odry na odcinku od Górzycy do Kostrzyna. Dlatego też budowana na nasypie droga przecinała rozległy teren podmokły, tworzony przez rozlewające się wody nie tylko Warty, ale i Odry. Od 1833 roku można się było poruszać między Kostrzynem a Słońskiem utwardzoną, wybrukowaną szosą. To bez wątpienia ułatwiło przemieszczanie się przedsiębiorczych mieszkańców miast w obu kierunkach i rozwój gospodarczy okolic.

Utwardzony trakt umożliwił też dokończenie budowy słońskiego więzienia, co przyjęło z ulgą wielu witniczan. Dlaczego?



Otóż w 1819 roku w Witnicy wybudowano dom szosowy, który pełnił także funkcję tymczasowego aresztu i izby chorych dla przestępców, którzy kierowani byli do twierdzy Kostrzyn lub innych miejsc odosobnienia. O wyżywienie przestępców musiała dbać witnicka gmina. Gdy w 1832 roku w domu szosowym przebywało 49 aresztantów, doszło do buntu mieszkańców Witnicy, którzy spodziewali się, że poniesione przez nich koszty, wbrew przepisom, nigdy nie zostaną zwrócone przez władze państwowe. Dlatego wieść o budowie więzienia w Słońsku w 1837 roku uradowała witniczan, a ich dom szosowy przestał pełnić funkcję aresztu.

■ Dom szosowy, czyli płąć i jedź

W XVIII i XIX w. pojawiało się coraz więcej dróg o utwardzonej nawierzchni i odpowiednim odwodnieniu. Jezdnie utwardzane posiadały dwie nawierzchnie: letnią, wykonaną ze żwiru, i zimową, utwardzaną mieszanką gliny i piasku na podkładzie szutrowym lub żwirowym. Z czasem warstwę zimową brukowano granitową kostką lub „kocimi łbami”, co pozwalało na szybki przejazd wozów pocztowych, karet czy dyliżansów. W roku 1836 można było już przejechać brukowaną drogą ze Słońska do Skwierzyny. Budowa i utrzymanie równych i nowoczesnych dróg były jednak kosztowne, zdecydowano więc, że przejazd szosą będzie płatny.

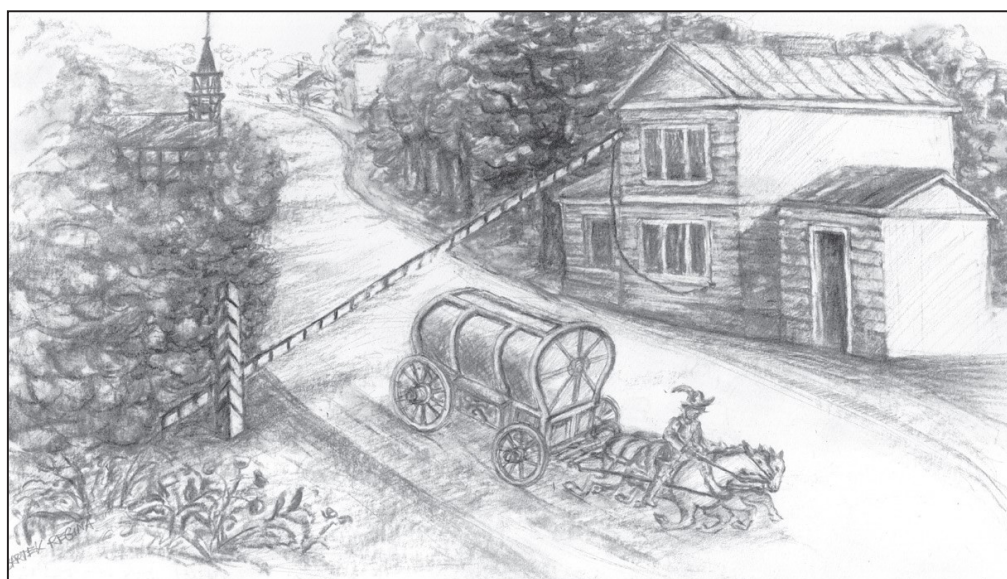
By ściągnąć należny podatek, stawiano specjalne budynki, zwane domami szosowymi. Uchwalano nawet przepisy, aby przy wytyczaniu nowych tras zaplanować je w odpowiednich, z punktu widzenia fiskusa, miejscach. Służyły one dróżnikom i poborcom opłat jako mieszkanie i miejsce pracy.



Charakterystyczną cechą domu szosowego było usytuowanie w bezpośredniej bliskości drogi, aby poborca z okna domu mógł dopilnować, by nikt bez uiszczenia opłaty dalej nie ruszał. Nawet najskromniejsze domy szosowe były budynkami murowanymi, budowanymi na planie kwadratu, z piwnicą i wykopaną na podwórku studnią. W otoczonej płotem zagrodzie były osobno budowane pomieszczenia dla inwentarza i stodoła. Był też ustęp, umieszczony w jednym z budynków gospodarczych. W dużych domach szosowych mieściły się też pokoje i toalety dla podróżnych.

By ułatwić dróżnikowi pobieranie opłaty, domy szosowe miały często wysunięty do przodu front, by poborca, wychyliwszy się z okna, mógł opuścić szlaban lub łańcuch i do sakiewki umieszczonej na końcu drążka zebrać należność za przejazd.

I tak 500 metrów przed Chartowem od strony Słońska stał dom szosowy, w którym mieszkał poborca. Gdy zatem jakiś podróżnik chciał skorzystać z trasy, musiał uiścić odpowiedni



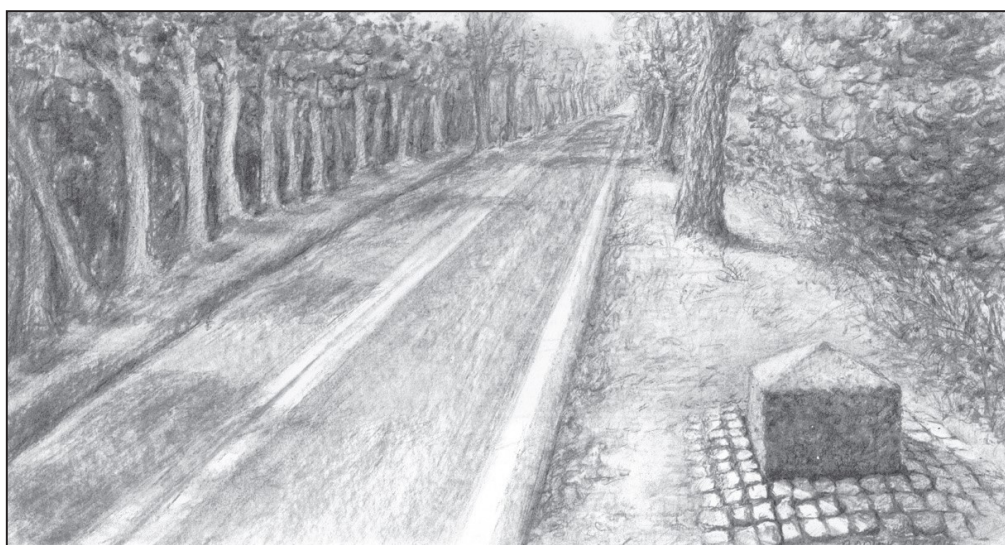
Dom szosowy w Chartowie



podatek. Jego wysokość uzależniona była od długości trasy, którą wyznaczały słupy milowe.

■ Ile płacić, czyli kamienie milowe

Pierwsze słupy milowe pojawiły się w XVIII wieku w związku ze wzmożonym ruchem pocztowym. Ustalenie opłaty za przesyłkę lub przewóz osób wymagało przecież rzetelnego obliczenia. Dlatego ustawiano kamienie, które określały długość trasy lub czas jej trwania. Na mapie pocztowej z 1849 roku zaznaczony jest przebiegający przez Słońsk szlak pocztowy Kostrzyn–Poznań „na szosie państwowej o niższym standardzie utrzymania”. Nic dziwnego, że i tu ustawiano kamienie milowe. Od XVIII w. konsekwentnie oznaczały one dystans (mile), przy czym mila pruska wynosiła ok. 7530 metrów. Dla przejrzystego odczytywania odległości do pokonania pojawiały się też kamienie oznaczające ćwierć lub pół mili. Istniał też dystans mierzony w godzinach za pomocą mili saskiej, który



Kamień półmilowy w Słońsku



stosowano w południowej części województwa lubuskiego. Mila saska wynosiła „dwie godziny drogi”, co oznaczało, iż koń ciągnący wóz połą drogą w czasie dwóch godzin pokonywał jedną milę pocztową, czyli 9062 metry.

Kamienie milowe miały różne formy i napisy, na naszym terenie zapisywano na nich odległość, która podróżnych dzieliła od Berlina.

Od 1 stycznia 1872 roku w Niemczech obowiązywać miał już powszechnie system metryczny. Wkrótce zniesiono też obowiązek opłaty drogowej. Odtąd kamienie miały być ustawiane co 10 kilometrów. Przesuwano więc kamienie milowe do stosownej odległości. W tym systemie jeden z kamieni milowych był bezużyteczny. Zbędne kamienie ustawiano na dystansie 5 kilometrów lub zbierano je przy domach szosowych. Wiele z nich nie przetrwało, niektóre można odnaleźć w rowach, ale istnieją i takie, które się zachowały. Przy drodze Kostrzyn–Słońsk do współczesnych czasów przetrwały dwa kamienie. Są to granitowe sześciiany ze szpicem, bez napisów. Jeden z nich, ćwierćmilowy, stoi po lewej stronie trasy do Słońska tuż za granicą gminy w odległości 13 i $\frac{1}{4}$ mili od Berlina. Drugi, który wyznaczał pół mili, ustawiony został w odległości 13 i $\frac{1}{2}$ mili od Berlina i można go zobaczyć sto metrów za wjazdem do Ośrodka Muzealno-Edukacyjnego Parku Narodowego „Ujście Warty”.

■ Jak jechać, czyli aleje drzew i ekologiczny edykt

Trasa, którą wytyczano, wymagała widocznego oznakowania. Istnieje opowieść o tym, że jeden z dostojników nie mógł odnaleźć traktu podczas śnieżycy i ustanowił obowiązek



sadzenia drzew wzdłuż drogi. Już w XVII wieku, w Słońsku, najwybitniejszy mistrz joannitów, Maurycy von Nassau powtarzał: „Budować, kopać, sadzić – nie dajcie się niczym zrazić, Bo ci, co przyjdą po was, będą się jeszcze tym cieszyć”. Więc sadzono...



Aleja lipowa założona przez Maurycego von Nassau prowadząca do szpitala w Słońsku, obecnie ul. Szpitalna. Pocztówka z roku 1930

Drzewa wzdłuż ulic miast i traktów pojawiły się masowo w Prusach w XVIII wieku. Zdarzały się niestety akty wandalizmu i niszczenie nasadzeń. 8 października 1731 roku edykt w tej sprawie wydał Fryderyk Wilhelm. Pisał: „Ponieważ Królowi Jego Mości Pruskiemu Panu naszemu Miłościwemu doniesiono, że na rozkazanie Jego Królewskiej Mości tu y ówdzie sadzone wierzbowe- morwowe- lipowe y insze tym podobne użyteczne drzewa od złych y niegrzecznych ludzi wycięte y rabowane bywają. Zaczem Jego Królewska Mość stanowi,





Droga z Głuchowa do Lemierzyc na pocztówce z 1920 r.

aby ci, którzy takowym sadzonym małym drzewom umyślnie szkodę czynią, gdy na takim uczynku zdybani będą, na karę szafnicową kontentowani być mogą”.

Późniejsze królewskie edykty nakazywały, by sprawca zniszczeń płacił grzywnę, karano go chłostą, a czasem także przywiązywano do drzewa z zawieszoną na szyi tabliczką „psujący drzewa”.

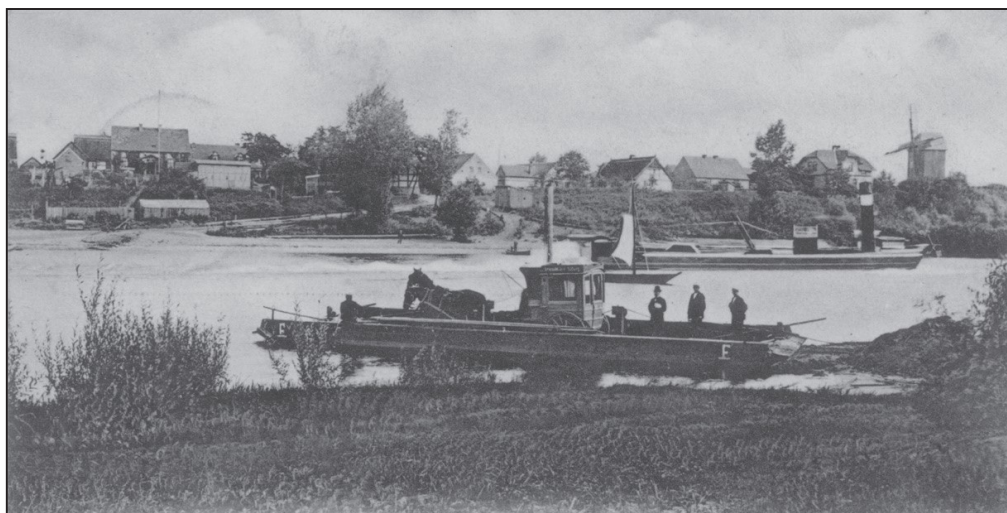
Wzdłuż dróg sadzono lipy, dęby, topole. Aleje drzew nie tylko wyznaczały trasę podróży. Chroniły przed słońcem, deszczem, wiatrem i śnieżycą. Zapach kwitnących lip roznosił się po okolicy, a rozłożyste konary dawały cień rycerzom, którzy maszerowali przez Słońsk podczas uroczystego pasowania. Przydrożne drzewa nadal stanowią piękny element krajobrazu, tworząc oazę dla owadów i ptaków.



■ Promem z Witnicy

Prom był jedną z dogodniejszych form przeprawy przez Wartę. Poza tym witnickim, były też promy w Warnikach, Dąbroszynie i Niwce, Świerkocinie i Kołczynie. Pierwszy z nich pojawił się w Świerkocinie. Było to związane z postępującym od strony Gorzowa obwałowaniem rzeki i melioracją doliny. Gdy osuszono Błota Warciańskie i powstały miejscowości Nowej Ameryki, ich mieszkańcy mogli przeprawiać się promem na drugi brzeg rzeki. Na brzegach budowano gospody, w których pojawiali się również pływający po Warcie flisacy oraz załogi statków rzecznych.

Z promu w Kłopotowie korzystali pracownicy witnickich firm, a także podróżnicy, którzy chcieli dostać się do Witnicy na stację kolejową. W ten sposób transportowano też siano. Według wspomnień Kurta Neumanna, który pomagał ojcu w obsłudze promu, pracę zaczynało o 5 rano. Przeprawiano dzieci do szkoły i wozy konne, zwłaszcza w okresie zbioru siana z łęgowych łąk. Wieczorami okoliczni mieszkańcy wracali



Promem przewożono także pocztę. Dyliżans na promie w Świerkocinie





Przewoźnik miał obowiązek uruchomić prom na żądanie, niezależnie od pogody i pory dnia. „Przewieź mnie!” – wołali w Kłopotowie podróżni, gdy nie zastali promu po swojej stronie rzeki. Obraz E. Henselera

z zakupów lub pracy, a dla podróżnych pociągu pospiesznego z Berlina ostatni prom odchodził o godzinie pierwszej w nocy. Jeśli w Witnicy odbywał się jarmark, prom obsługiwano do późnych godzin nocnych. Podczas wysokiej wody i silnego wiatru pokonanie drogi przez rzekę nie było łatwe i promowcy musiał mieć pomocnika.

Lód pojawiający się zimą na rzece powodował zatory i utrudniał przeprawę. Wówczas prom, łańcuchy, łodzie i pomosty przenoszone były w bezpieczne miejsca. Gdy mróz był wystarczająco siarczysty i rzeka stawała, natychmiast zaczynano budowę lodowej drogi przez Wartę. Ręcznie, specjalną piłą do lodu, wycinano w odległości pięciu metrów w lewo i w prawo od planowanej drogi rzędy otworów. Dużą, drewnianą szuflą, w kilkugodzinnych (zależnie od mrozu) odstępach czerpano z nich wodę i wylewano ją na przyszłą jezdnię. Woda zamarzała



i stopniowo zwiększała grubość lodu. Po kilku dniach grubość lodowej tafli wzrastała o dodatkowych 20 cm, a jej powierzchnię posypywano piaskiem lub trocinami, aby zapobiec ślizganiu się. W ten sposób tworzone bezpieczny dla ludzi, zaprzęgów, a później również dla samochodów trakt.

Z promu w Kłopotowie korzystali przede wszystkim mieszkańcy miejscowości położonych na wschodnim polderze, słońszczanom najbliższe było do promu w Niwce. Używano go przede wszystkim w czasie sianokosów, do transportu wozów z sianem z nadwarciańskich łąk.

■ Szosa przez Błota otwarta

Aby wygodną drogą dojechać do Słońska z miejscowości położonych na Błotach Warciańskich trzeba było poczekać do roku 1928. Wtedy oddano do użytku drogę Słońsk–Przemysław o długości 16,68 km. Początkowo planowano także połączenie wsi Zaszczytowo z Polnem, Budzigniewem i Jamnem, ale te trzy ostatnie miejscowości ostatecznie nie wzięły udziału w przedsięwzięciu. Wykonano pięć betonowych mostów, z których najdłuższy był na kanale Postomi. Most ten otrzymał nazwę Most Lindenberg, od nazwiska ówczesnego sulęcińskiego landrata. Nazwę wykuto na głazie, który leżał przed mostem. Tu także zaczynał się bruk, wykonany z 20 tysięcy ton kostki z dolnołużyckiego granitu, którą, podobnie jak piasek i żwir, na budowę dowożono z przystanku kolejowego Lemierzyce-Gaj. Odcinek prowadzący z mostu do Słońska wyprostowano i pozbawiono wcześniejszego, dużego nachylenia, a na wysokości dzisiejszej ul. Poniatowskiego

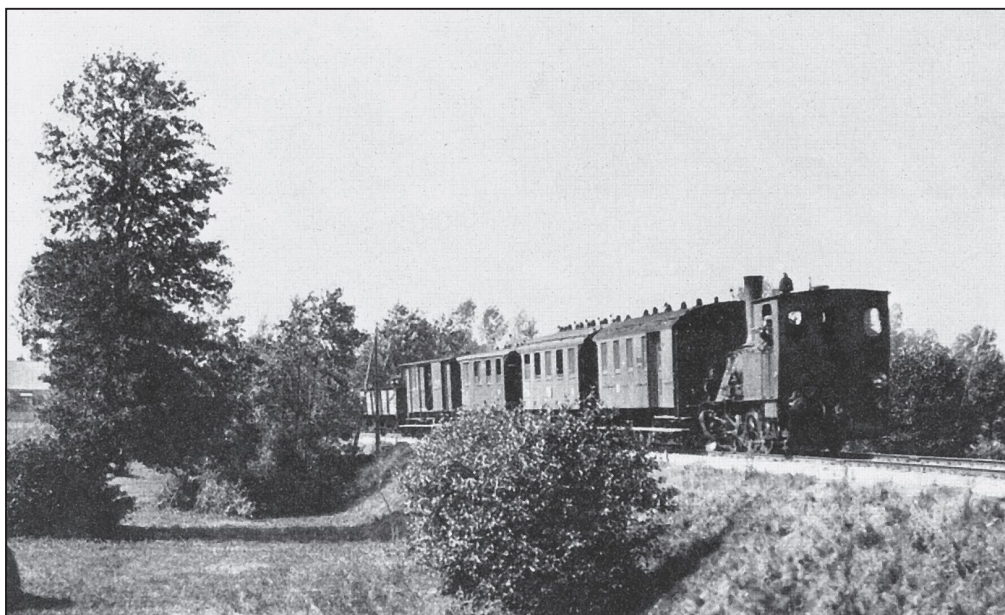


dobudowano chodnik dla pieszych. Droga na targ, do słońskich urzędów i sklepów stała się wygodna i bezpieczna.

■ Kolej na kolej

Pod koniec XIX wieku w powiecie wschodniotorzymskim funkcjonowały już 4 lokalne linie kolejowe, ale mieszkańcy Słońska i okolic nie mogli doczekać się, kiedy i do nich dotrze kolej żelazna. Głównym argumentem pruskiej administracji przeciw budowie linii z Kostrzyna do Słońska było zagrożenie powodzią i przerwaniem wałów, tak jak to miało miejsce w 1888 roku, gdy w okolicach Żabczyna wał z szosą został przerwany przez powódź na długości 100 metrów. Liczne plany i marzenia wielbicieli nowoczesnych podróży były odrzucane ze względu na koszty i brak poparcia władarzy okolicznych miejscowości oraz pruskich dygnitarzy. Dlatego burmistrz Słońska, Otto Rubow postanowił działać na własną rękę i nakłonił tajnego radcę Lenza z Berlina do realizacji projektu. Lenz był jednocześnie szefem firmy Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co., która miała doświadczenie w budowie i eksploatacji linii kolejowych. Miasto i firma Lenza wybudowały linię z własnych środków. Była to kolej normalnotorowa z 10-metrowych odcinków szyn na podkładach drewnianych ułożonych na wzmocnionym wale, tuż obok istniejącej szosy. Na trasie powstały trzy przystanki: Żabczyn, Przy Czerwonym Kanale i Czarnów. 15 grudnia 1896 roku w uroczystej atmosferze otwarto połączenie Kostrzyn–Słońsk. 10 lat po wybudowaniu linii, dzięki uruchomieniu stacji pomp koło przystanku Żabczyn, udało się także ograniczyć niebezpieczeństwo przerwania wału przez powódź.





Pociąg pasażersko-towarowy na trasie Kostrzyn n. Odrą–Rudnica w początkach XX wieku prowadzony przez parowóz trzyosiowy

Już od początku ruch pasażerski był spory. Ilustrują to dane liczbowe. W 1897 roku, po zaledwie roku działalności, z kolei skorzystało 41 000 podróżnych, a w 1905 roku 45 000. Przewożono również towary: siano, słomę, drewno, węgiel, materiały budowlane oraz pasze i nawozy. W pierwszym roku funkcjonowania połączenia tą drogą przewieziono ok. 17 000 ton towarów, a w 1905 roku 31 000 ton. Z kolei korzystało także więzienie w Słońsku. Dwa razy w tygodniu kursował specjalny wagon – więźniarka na trasie Berlin–Słońsk.

Sukces linii spowodował, że władze państwowe postanowiły włączyć się do przedsięwzięcia. W 1906 roku przedłużono ją do Krzeszyc, w 1915 r. powstał odcinek do Rudnicy i połączenie z linią Sulęcín–Gorzów. W 1934 roku przestarzały tabor parowy został zastąpiony przez pierwszy spalinowy wagon silnikowy. Likwidacja tzw. „mieszanych” pociągów osobowo-towarowych



przyniosła obniżenie kosztów i podniosła komfort jazdy. Szybkość jazdy wzrosła z 30 do 50 km/h.

Niestety, linia kolejowa z Kostrzyna do Gorzowa przez Słońsk została rozebrana w latach 90. XX w.

Wytyczane drogi powstawały ogromnym wysiłkiem i nakładem pracy. Wciąż dążono do tego, by poprawiać komfort podróżowania. Kolejne trasy umożliwiały rozwój gospodarczy i cywilizacyjny. Ludzie wyruszali za pracą lub na zakupy, mogli spotykać się na jarmarkach i zabawach. Poskromienie wody sprawiło, że szosa budowana w XIX wieku do dziś służy kierowcom i pasażerom.



Drogą wśród pól...

