**PRZEMYSŁOWE POMORZE**

**#pomorskiehistoriefabryczne**

**WPROWADZENIE W TEMATYKĘ:**

Początki przemysłu na Pomorzu Zachodnim związane są z osiągnieciami wieku oświecenie, modernizacją państwa, dokonanego przez Hohenzollernów w ziemiach położonych na południe i wschód od Piany oraz przez Szwedów w ich części Pomorza Przedniego, a następnie z wkraczającą tu w XIX w. rewolucją przemysłową. Generalnie przez wieki – od czasów kolonizacji na prawie niemieckim (poł. XIII-poł XIV w.) – dominował tu typ gospodarki wiejskiej, nastawionej przede wszystkim na zbyt na lokalnych i regionalnych rynkach w niewielkich okolicznych miastach. Dużych miast utrzymujących dalekosiężne stosunki handlowe było niewiele (Stralsund, Greifswald, Szczecin, Stargard, Kołobrzeg), także rozwijana w nich wytwórczość rzemieślnicza nie odrywała większej roli. Trudno też dopatrywać się wzmożonej gospodarki morskiej, której zapaść na terenie Pomorza widzimy od XVI w. To wszystko oraz ugruntowanie w XVI w. folwarku pańszczyźnianego osłabiało mieszczaństwo. Generowane przez nie produkcja była oparta na systemie rzemieślniczym nakładczym.

W początkach XIX w. na Pomorzu istniały oparte na rzemiośle między innymi centra sukiennictwa w mniejszych miastach jak Złocieniec, Drawsko, Świdwin. Istniały też huty szkła, żelaza, papiernie, produkcja soli z solanek w Kołobrzegu i Greifswaldzie. Pierwszy etap rewolucji przemysłowej na Pomorzu to dopiero lata 1830-1850, kiedy dotarła ona wpierw do większych miast, jak Szczecina, wokół którego powstały większe mechaniczne – parowe młyny, cukrownie. Reszta kraju pracowała nadal długo jeszcze metodami rzemieślniczymi (dotyczyło to przetwórstwa tytoniu, cukrownictwa, wyrobów skórzanych, tekstylnych). Od połowy XIX w. możemy mówić o wkroczeniu na Pomorze wielkiego przemysłu – stoczni jak szczeciński Vulcan. Szybko pojawiały się nowe dalsze duże zakłady, także chemiczne, celulozowe, gazownicze. W połowie XIX w. powstała fabryka zapałek w Sianowie, zaś produkcja sukna w Złocieńcu stała się mechaniczna. Wydaje się, że niewielkie znaczenie miał przemysł wydobywczy, czy to złóż węgla brunatnego, kredy i skał cementowych, a także hutnictwo, czy papiernictwo, ograniczone do wybranych regionów. W tym okresie upada wydobycie solanki w Kołobrzegu, które przestało mieć znaczenie przemysłowe, a jedynie lecznice i turystyczne.

Na czoło i to bez konkurencji od połowy XIX w. wysuwa się Szczecin (i leżące obok, a w 1900 r. wchłonięte przez Szczecin, miasto Grabowo), co jest związane z rozwojem handlu i przemysłu morskiego. Tu mamy wielkie zakłady – stocznie – Vulcan, Oderwerke, cementownie, hutę, cukrownię, fabrykę cegły szamotowej, w końcu przemysł maszynowy i mostowy (Stoewer, Gollnow und Sohn). Rozwój stolicy prowincji był tak szybki, że wyprzedziła ona inne pruskie ośrodki nadbałtyckie, jak Królewiec, Gdańsk i Elbląg.

Rozwija się natomiast transport na Pomorzu. Od lat 20-tych XIX w. postępuje proces budowy bitych dróg – szos, które są prostowane i wytyczane też na nowo, a od lat 40-tych wkracza też kolej, a potem też i lokalne szeroko- i wąskotorowe koleje lokalne. Powoduje to rozwój niektórych ośrodków jako węzłów komunikacyjnych, jak Stargardu (gdzie też pojawiły się zakłady naprawcze taboru), Runowo, Godków Osiedle. Ciekawe, że przyczyną awansu miast mogło być ulokowanie w nich urzędów, jak w Koszalinie, który urósł do jednego z największych miast obok Słupska i Kołobrzegu w tej części Pomorza.

Wieś pomorska w epokę przemysłu wkraczała pod znakiem pańszczyzny uciskającej ludność wiejską, która jednak poddawana była krytyce zwłaszcza podczas wojen napoleońskich. Następowała komasacja gruntów. Reformy Steina i Hardenberga znosiły poddaństwo chłopów. Resztę dzieła uwolnienia od pańszczyzny dokończyła Wiosna Ludów w 1848 r. Krystalizujący się wówczas system gospodarzenia promował jednak duże gospodarstwa obszarnicze – junkierskie i duże gospodarstwa chłopskie. Na początku XIX w. nie można jeszcze mówić o modernizacji rolnictwa. Przełomem w rozwoju było wprowadzenie uprawy ziemniaka w I połowie XIX w. i budowa gorzelni na wsi. Później pojawiły się tu też krochmalnie, płatkarnie i syropiarnie. Dopiero w połowie XIX w. można było tu zobaczyć maszyny – młocarnie, siewniki. Jedna z pierwszych fabryk sprzętu rolniczego powstała w Resku w 1841 r. Był to czas, kiedy pojawiły się pierwsze cukrownie, a powszechne stają się cegielnie, tartaki, młyny i olejarnie. W końcu XIX w. wieś przestaje być wsią w kratę (ryglową/szachulcową), budynki drewniane były zastępowane przez murowane. Dotyczy to też i wspomnianych zakładów. W latach 70-tych pojawiły się w majątkach parowe, a w XX w. spalinowe lokomobile i pługi. W końcu XIX w. w większych majątkach zaczęła być też dostępna elektryczność, czego skutkiem coraz większa liczba maszyn parowych była zastępowana przez elektryczne. Wówczas młyny mechaniczne – parowe i elektryczne zaczęły wypierać z krajobrazu Pomorza młyny wiatrowe i wodne. Płynnemu rozwojowi wsi stawał na przeszkodzie odpływ ludności ze wsi – migracja do miast, do zachodnich prowincji Rzeszy i do Ameryki, co zaowocowało brak rąk do pracy na wsi. Kryzysy wieku XIX sprawiły, że wiele majątków zostało przejętych przez osoby spoza stanu szlacheckiego, ale mimo to pomorska wieś pozostała ośrodkiem konserwatyzmu.

Pierwsza wojna światowa i przygotowania do niej przynosi z jednej strony wzmożony rozwój przemysłu, wspieranego przez państwowy protekcjonizm i zamówienia armijne, ale z drugiej brak rąk do pracy, co wymuszało dalszy postęp technologiczny. Jednak postanowienia pokoju wersalskiego zabraniającego Niemcom rozwoju floty, czy posiadania lotnictwa uderzyły też w przemysł pomorski, m.in. zakłady Stoewera. Ponadto postępujące kryzysy sprawiły, że część zakładów upadła. Niezadowolenie społeczne sprawiło, że, podobnie zresztą jak i w okresie poprzednim brakuje rąk do pracy na prowincji. W sumie za wyjątkiem przemysłowego Szczecina w regionie uwidoczniały się sympatie dla partii populistycznych – w tym NSDAP, która na rolniczym Pomorzu szybko stała się główną siłą polityczną. Po przejęciu przez nazistów władzy i rozpoczęciu ponownie państwowego protekcjonizmu zwłaszcza w Szczecinie widoczny był rozwój przemysłu, głównie stoczniowego i maszynowego, a także chemicznego (fabryka benzyny syntetycznej w Policach). Rozpoczęto też budowę licznych spichlerzy w miastach i miasteczkach oraz autostrady Królewiec-Berlin przez Pomorze. Te wszystko inwestycje były już ukierunkowane na cele wojenne. Warto tu zwrócić uwagę, że z uwagi na pograniczne położenie Pomorza istniało tu poczucie zagrożenia przez Polskę, co z kolei zaowocowało budową licznych garnizonów (Peenemuende, Borne Sulinowo, ale też i Ordensburga w Budowie pod Złocieńcem – ośrodka szkolenia kadr nazistowskich) i umocnień (Wał Pomorski). Druga wojna światowa przyniosła oczywiście masowe wykorzystanie niewolniczej siły tak w przemyśle, jak i na roli.

W wyniku II wojny światowej przemysł pomorski uległ zniszczeniu. Zakłady, które nie zostały zrujnowane przez działania wojenne (np. naloty), często były po przejściu frontu niszczone przez żołnierzy i/lub wywożone przez specjalne oddziały do ZSRR (m.in. resztki fabryki Stoewera). Należy tu dodać, że nie zabierano wszystkiego, a planowo jedynie to co było zdatne i nowsze technologicznie. Proceder ten trwał także po wojnie, jak w tzw. enklawie polickiej (istniała do września 1946 r.). Część terenów przemysłowych, czy portowych znajdowała się pod kontrolą radziecką bardzo długo, jak port w Szczecinie, czy Świnoujściu, z którego ostatnie jednostki wyszły dopiero w latach 90-tych XX w. Odbudowa przemysłu pomorskiego była powolna. Poza ograniczeniami wynikającymi z komunistycznego modelu gospodarowania oraz przecięcia Bałtyku żelazną kurtyną wynikało to z wielu przyczyn, wśród których należy wskazać: brak ludzi do pracy i kadry zarządzającej oraz specjalistów; brak maszyn, niepewność do przynależności regionu do Polski, ale też i jego pograniczność, gdyż władze mimo zaawansowanych prac nie zdecydowały się na odbudowę celulozowni w Osinowie Dolnym, ze względu na bliskość granicy. Uruchamiano jedynie zakłady najmniej zniszczone najważniejsze i niezbędne dla życia lokalnego. Wśród tych większych odbudowanych po wojnie należy wymienić stocznię szczecińską, porty, cukrownie. Kolejne zakłady odbudowano lub zbudowano dopiero po polskim Październiku 1956 r., m.in. Polmo w dawnej fabryce Stoewera, Selfa, zakłady azotowe w Policach, elektrownię w Gryfinie, fabrykę kabli Załom. Powstawały one często w nawiązaniu terytorialnym do inwestycji niemieckich. Generalnie profil gospodarczy i przemysłowy Pomorza nie uległ zmianie w stosunku do okresu poprzedniego. Nadal dominowała tu gospodarka rolna z wyspą – Szczecinem – z napędzanym państwowym protekcjonizmem przemysłem morskim i ciężkim (huta, też papiernia). Należy to dodać, że wielkie gospodarstwa obszarnicze zastąpiły nie zawsze rentowne PGR-y i spółdzielnie produkcyjne.

Przemiany polityczne i w ślad za nimi gospodarcze po roku 1989 sprawiły, że wiele nierentownych zakładów upadło, tym generalnie wielki przemysł stoczniowy bez wsparcia (jak przed 1989, przed 1939 i przed 1914 r.) państwowego. Ofiarami tego okresu jest też przemysł zapałczarski w Sianowie, sukienniczy w rejonie pojezierzy oraz w dużej mierze cukrowniczy. Upadły też PGR-y i spółdzielnie produkcyjne. Zlikwidowano też dużą liczbę połączeń i linii kolejowych. Dziś przemysł Pomorza nie opiera się już na tak skoncentrowanych w Szczecinie wielkich zakładach, ale na firmach głównie średnich i małych, rozlokowanych też w mniejszych miejscowościach, m.in. w specjalnych strefach ekonomicznych, które zmieniły oblicze przemysłu z ciężkiego na specjalistyczny.

**(ZAGADNIENIA PROBLEMOWE**)

**ZNANE ZAKŁADY I FABRYKI PRZEMYSŁOWE W MEJ OKOLICY:**

* CO SIĘ ZACHOWAŁO (W JAKIM STANIE JEST DZISIAJ)?
* CZY ODNAJDZIESZ ŚLADY TYCH ZAKŁADÓW, KTÓRE ZNIKNĘŁY?
* GDZIE BYŁY? JAKIEGO RODZAJU DZIAŁALNOŚĆ PROWADZIŁY?  
  DLACZEGO ZNIKNĘŁY ?
* W jaki sposób jest upamiętniony/ powinien być upamiętniony?
* Jaką tajemnicę w sobie kryje?

**ŚWIADECTWA PAMIĘCI :**

* Relacje i wspomnienia (wywiad rodzinny + środowiskowy, nagrania relacji, filmy)
* literatura;
* plany, mapy;
* filmy dokumentalne;
* strony internetowe;
* dokumenty historyczne, listy, pamiętniki;
* ryciny, obrazy, zdjęcia;
* artykuły prasowe;
* druki ulotne, reklamy;
* relacje osób związanych z zabytkiem;
* rodzice, nauczyciele historii, pracownicy muzeów i bibliotek,

**Dla potrzeb NAUCZYCIELA:**

**literatura pomocnicza do tematu historia przemysłu na Pomorzu**

* Polska Industrialna , Klimek Paweł , Wydawnictwo Pascal , 2018
* Pomorze Zachodnie poprzez wieki, red. Jan M. Piskorski, Szczecin 1999
* Gerard Labuda (Red.): Historia Pomorza 1-3. Poznań 1969-1996.
* Dietmar Lucht: Pommern. Geschichte, Kultur und Wirtschaft bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges. 2. Aufl. Köln 1998 (Historische Landeskunde – Deutsche Geschichte im Osten 3).
* Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Pommern. Hg. im Auftrag der Landeszentrale für politische Bildung Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2: Mecklenburg und Pommern – das Land im Rückblick. Schwerin 1997.
* Dietmar Lucht: Pommern. Geschichte, Kultur und Wirtschaft bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges. 2. Aufl. Köln 1998 (Historische Landeskunde – Deutsche Geschichte im Osten 3).
* Włodarczyk Edward, Wielki przemysł Szczecina w latach 1850-1914,
* Włodarczyk Edward, Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1850–1914, Wrocław 1987;
* Handbuch der historischen Stätten, Bd. 12. Helge Bei der Wieden, Roderich Schmidt (Hrsg.): *Mecklenburg, Pommern*, 1996
* Hinz Johannes, Pommern. Lexikon für alle, die Pommern lieben, Würzburg, 1994
* MIELCAREK, ANDRZEJ, Rozwój floty i żeglugi pruskich portów południowego i wschodniego wybrzeża Bałtyku w latach 1815-1914, Szczecin 1993
* A. Mielcarek, Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815-1914, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2000;
* A. Mielcarek, Poczta i telekomunikacja w prowincji pomorskiej na tle rozwoju łączności w Prusach i Niemczech w latach 1815 1914, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004, s. 80 i dalsze

**linki i odnośniki do stron przykładowych obiektów**

* <http://bdz.szczecin.pl/galerie/category/22-mlynarze>
* <http://bdz.szczecin.pl/galerie/category/2-seminarium-qelbet-wdrowki-turystyczneq>
* Zespół młyna wodnego, Gryfice, <https://pomorzezachodnie.travel/Poznawaj-Dziedzictwo_Pomorza-Zabytki_techniki_i_inzynierii/a,9282/Zespol_mlyna_wodnego>
* Młyn parowy i olejarnia <https://zabytek.pl/pl/obiekty/g-239909>
* Ruiny dawnej fabryki benzyny syntetycznej, Police, <https://pomorzezachodnie.travel/Poznawaj-Dziedzictwo_Pomorza-Zabytki_techniki_i_inzynierii/a,6111/Ruiny_dawnej_fabryki_benzyny_syntetycznej>
* Browar, Połczyn - Zdrój, 1825, <https://pomorzezachodnie.travel/Poznawaj-Dziedzictwo_Pomorza-Zabytki_techniki_i_inzynierii/a,6299/Browar>
* Elektrownia wodna Storkowo – Młyn, 1901, <https://pomorzezachodnie.travel/Poznawaj-Dziedzictwo_Pomorza-Zabytki_techniki_i_inzynierii/a,10335/Elektrownia_wodna_Storkowo_Mlyn>
* Fabryka papieru, Szczecin, 1886, <https://pomorzezachodnie.travel/Poznawaj-Dziedzictwo_Pomorza-Zabytki_techniki_i_inzynierii/a,3801/Fabryka_papieru>
* Fabryka celulozy, Osinów Dolny, <https://pomorzezachodnie.travel/Poznawaj-Dziedzictwo_Pomorza-Zabytki_techniki_i_inzynierii/a,7608/Fabryka_celulozy>
* Stacja poboru wody w Pilichowie 1928 r. https://wszczecinie.pl/aktualnosci,poniemieckie\_wodociagi\_wciaz\_dzialaja\_wideo,id-23770.html <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiattbS68LsAhUOxosKHV5mAzMQFjAGegQICxAC&url=https%3A%2F%2Fwszczecinie.pl%2Faktualnosci%2Cponiemieckie_wodociagi_wciaz_dzialaja_wideo%2Cid-23770.html&usg=AOvVaw18042->
* Wieża węglowa<https://szczecin.blogx.pl/2015/09/21/wieza-weglowa-na-pomorzanach-zapomniana-perelka-architektury-przemyslowej/> <https://fotopolska.eu/Szczecin/b100644,Wieza_weglowa_gazowni.html?f=409298-foto>