

grupa spółgłoskowa *śń*, podczas gdy w polskim języku literackim oraz w „gwarach kontynentalnych” *śń* zamieniło się w *śń*.

Wiadomo powszechnie, że w 1890 roku do kwestionariusza spisu ludności Niemcy wprowadzili pojęcie języka kaszubskiego. Badania przeprowadzone przez dociekliwego językoznawcę wykazały niezbicie, iż między niemieckim językiem literackim a dialektem dolnoniemieckim jest więcej różnic niż między polskim językiem literackim a dialektem kaszubskim. Toteż ze swoistą swadą zauważa, że mimo to do tej pory nie wprowadzili do kwestionariusza spisu ludności pojęcia języka dolnoniemieckiego, choć od roku 1890 minęło już ponad sto lat.

Badacz poruszył też szereg kwestii onomastycznych, zwłaszcza bliskich mi problemom słowińskim. W referacie pt. *Nazwa „słowiński”* dowodzi, iż nazwa ta została wprowadzona do świata nauki przez pierwszych badaczy regionu, a tym samym została mylnie utrwalona. Nazwa „słowiński”, zdaniem Autora, ma charakter sztuczny i nie odpowiada rzeczywistości historycznej i kulturowej. W pełni utożsamiam się z taką interpretacją. Sprzeciwił się tu także Autor uprawianiu mitologii w nauce i tworzeniu hipostaz wskazując na rewelacje wnoszone w tym względzie przez Zygmunta Szultkę.

Wnikliwość oraz niezwykle precyzyjny warsztat badacza sprawia, iż książka oddana do rąk Czytelnika jest ze wszech miar interesująca, podobnie jak stawiane tu tezy. Tym niemniej nieśmiało można by zadać pytanie czy przyjęta za podstawę ujęć statystycznych baza źródłowa, a więc tłumaczone przez językoznawców teksty połabskie na dolnołużycki i polski, czy teksty kaszubskie na dolnołużycki i polski jest tutaj zasadna i w jakim prowadzi kierunku.

Wojciech Łysiak

Sebastian Szwałik, *Dzieje kolei stargardzkiej 1846 – 2000*, Stargard 2002, Wyd. Towarzystwo Przyjaciół Stargardu, ss. 192, nlb. 4, il.

Historia Stargardu doczekała się w ciągu ostatnich lat kilku nowych publikacji. Wśród nich znalazły się także, nieliczne jeszcze monografie zakładów i instytucji powstałych w XIX wieku. Do nich właśnie zaliczyć należy pracę Sebastiana Szwałika poświęconą dziejom kolei stargardzkiej.

Książka jest dedykowana Towarzystwu Przyjaciół Stargardu. Zgodnie z intencją Autora, wyrażoną w przedmowie, jest ona skierowana do: historyków, kolejarzy i mieszkańców regionu. Autor wykorzystał w niej liczne archiwalia. Treść uzupełniają mapy, tabele, wykresy i ilustracje. Dane źródłowe stanowiące podstawę do ich opracowania zostały zaczerpnięte z dokumentów archiwalnych i literatury źródłowej. Książka opatrzona jest przypisami i obszerną bibliografią.

Monografia kolei stargardzkiej obejmuje okres 1846 – 2000. Datę początkową

stanowi rok uruchomienia połączenia kolejowego Stargard – Poznań. Kończącą zaś rok kończący wiek XX. Autor podkreśla w przedmowie, że praca została podzielona chronologicznie na dwa okresy, wynikające z odrębnej przynależności politycznej tych ziem, a także odmiennych warunków społecznych i ekonomicznych.

Książka składa się z pięciu rozdziałów. Trzy pierwsze dotyczą rozwoju kolejnictwa w czasach niemieckich, kolejne zaś w polskich. Całość poprzedza przedmowa. Publikację zamyka zakończenie oraz streszczenie w języku niemieckim, wykaz ilustracji, tabel, map i bibliografia.

Przedmowa zawiera krótkie streszczenia zawartości poszczególnych rozdziałów oraz niezbędne w tego rodzaju pracy uszczegółowienia dotyczące zakresu terytorialnego i nazewnictwa.

Omawiając podstawę materiałową Autor wymienił jedynie instytucje w zasobach, których znajdują się źródła wykorzystane w niniejszej pracy. Szkoda, że zabrakło w tym miejscu szerszego krytycznego omówienia zarówno źródeł, jak i wykorzystanej literatury.

Rozdział I złożony z czterech podrozdziałów dotyczy rozwoju kolejnictwa w prowincji pomorskiej Prus w latach czterdziestych XIX wieku. Autor w krótkim zarysie przedstawił najpierw tło ogólne, tj. początki kolejnictwa i założenia pruskiej polityki w tym zakresie. Pozostała część tego rozdziału dotyczy stanu gospodarki powiatu szadzkiego w I poł. XIX wieku oraz powstania linii kolejowej Stargard – Poznań.

Rozdział II obejmuje lata 1850 – 1914. Zawarto w nim informacje dotyczące rozbudowy pomorskiej sieci kolejowej (zarówno normalno jak i wąskotorowej), co w konsekwencji uczyniło ze Stargardu ważny węzeł kolejowy. Jeden z podrozdziałów poświęcony jest powstaniu i funkcjonowaniu warsztatów kolejowych w Stargardzie. Znalazły się tu także omówienia procesu upaństwowienia kolejnictwa i jego stanu ogólnego w chwili rozpoczęcia I wojny światowej. Na tym tle Autor dokonał także oceny wpływu rozwoju kolejnictwa na gospodarkę powiatu szadzkiego.

Rozdział III zawiera omówienie stanu kolei pomorskiej w latach pomiędzy wybuchem I wojny światowej, a zakończeniem II wojny światowej. Autor omówił tutaj skutki I wojny światowej dla kolejnictwa w Stargardzie.

Rozdziały IV i V poświęcone są funkcjonowaniu sieci kolejowej i zakładów kolejowych po II wojnie światowej. Rozdział IV dotyczy zdarzeń w latach 1945 – 1982. Przedmiotem zainteresowania Autora były tu: stan kolei po zakończeniu wojny, przejmowanie jej przez administrację polską oraz rola i znaczenie stargardzkiego węzła kolejowego w odniesieniu do miasta.

Nie do końca zasadne i zrozumiałe staje się wyznaczenie daty końcowej tego rozdziału na rok 1982. Zresztą sam Autor nie trzyma się tego konsekwentnie. W podrozdziale dotyczącym elektryfikacji węzła kolejowego zestawione są dane do roku 1989.

Niewątpliwie atutem pracy są liczne zdjęcia, wykresy i tabele. Uzupełniają one nie tylko treść książki, ale i pozwalają Czytelnikowi dokonać samodzielnych analiz

i ocen. Podkreślenia wymaga także to, że Autor dokonał dokładnego zestawienia wykorzystanych ilustracji, tabel, map i wykresów z podaniem źródeł ich pochodzenia oraz zawarł na końcu książki niezwykle obszerną bibliografię. Wykorzystał przy tym archiwa z zasobów archiwów państwowych oraz, co wymaga podkreślenia, także z archiwum zakładowego PKP w Szczecinie. Przytoczone zostały sygnatury z kilku zespołów w tym kluczowych dla omawianego tematu: Akt Miasta Stargardu, Naczelnego Prezydium Prowincji Pomorskiej, Rejencji Szczecińskiej oraz ZNTK. Materiałów uzupełniających dla historii powojennego kolejnictwa w Stargardzie – szczególnie dla wątków dotyczących udziału kolejarzy w repatriacji i zmienianiu nazw miejscowości można by szukać także w zespołach Starostwa Powiatowego w Stargardzie oraz aktach PUR. Z uwagi jednak na poboczność tego wątku nie wydaje się to niezbędne.

W bibliografię wdarł się nieznaczny błąd warsztatowy. Pozycja ujęta pod nr 21 powinna znaleźć się nie w zestawieniu źródeł, ale w zestawieniu literatury.

Książkę wydano w nakładzie 525 egzemplarzy.

*Jolanta Aniszewska*

Andrzej Czarnik, *Pomorskie plenery Maxa Pechsteina*, Słupsk 2003, Wyd. Pomorskiej Akademii Pedagogicznej, ss. 159.

Publikacje z ostatnich lat wskazują na wyraźną zmianę w historiografii Pomorza Zachodniego. Jest to oczywiście część tendencji ogólnokrajowej i mającej wiele uwarunkowań, ale na Pomorzu Zachodnim szczególnie silny jest kontrast wobec wcześniejszych prac polskich historyków, którzy pisząc o przeszłości tej ziemi traktowali Niemców jak niedawnych przeciwników. Było to postępowanie zrozumiałe, choć odległe od zasady Tacyty: *sine ira et studio*. Polakom zasiedlającym pomorskie domy i gospodarstwa po 1945 roku nie można było przedstawiać poprzednich gospodarzy jako wzbudzających sympatię, pracowitych i kulturalnych ludzi. Na taką historiografię nie było ani przyzwolenia władz, ani zapotrzebowania społecznego. Przyłączenie tej krainy do Polski, w odróżnieniu od Mazur czy Śląska, trudno było uzasadnić wcześniejszymi granicami i strukturą narodowościową. Upływ czasu i procesy zachodzące w Europie pozwalają na nowe spojrzenie, pozbawione wielkiej polityki, bliższe pojedynczemu człowiekowi i jego problemom. Nurt uzasadnień przynależności politycznej tych ziem do Polski, sytuujący historię wśród narzędzi propagandy, traci na znaczeniu. Pozwala to dostrzec i docenić dorobek kultury niemieckiej. Umożliwia też włączenie jej dokonań do polskiej teraźniejszości. Przejawia się to w wielu pozornych drobiazgach. Powszechne staje się zainteresowanie niemieckimi pocztówkami uwieczniającymi Pomorze Zachodnie sprzed 1945 roku. Ich kolekcjonerzy urządzają wystawy, na których słupszczenie czy koszalinianie