

dr Kacper Pencarski

Instytut Historii Uniwersytetu Pomorskiego w Słupsku

Powiązania historyczno-kulturowe z uwzględnieniem więzi kulturowych mieszkańców Tczewa z przyłączanym obszarem

Uwagi metodologiczne

Analiza powiązań historyczno-kulturowych została dokonana poprzez pozyskanie i weryfikację materiałów źródłowych odnoszących się do relacji Tczewa z miejscowościami stanowiącymi w procesie historycznym dawne folwarki bądź części większych miejscowości: Bałdowo, Czarlin, Dąbrówka Tczewska, Knybawa, Rokitki, Szpęgawa, Śliwiny, Tczewskie Łąki, Zająchkowo (Dworzec)¹. Nie są to jednocześnie miejscowości, których granice współczesne pokrywają się dawnymi granicami, gdyż do 1945 r. układ granic administracyjnych zarówno Tczewa, jak i miejscowości oraz obrębów geodezyjnych w najbliższej okolicy ukształtował się w procesie historycznym w odmiennych niż obecnie uwarunkowaniach. Zrezygnowano tym samym z przeprowadzenia klasycznego opisu historycznego miasta i miejscowości stanowiących przedmiot włączenia w granice Tczewa, gdyż opis ten nie w pełni odzwierciedliłby wzajemne powiązania występujące w przeszłości. Dzieje miasta i jego najbliższej okolicy zostały odtworzone w odrębnych publikacjach historycznych (naukowych i popularno-naukowych), jednakże nie traktują one o interesującym nas zagadnieniu w sposób wyczerpujący lecz są wyłącznie narracją historyczną procesów politycznych, społecznych i gospodarczych. Stąd też przeanalizowano źródła historyczne przechowywane w archiwach państwowych (w Polsce i Niemczech), zawierające informacje związane z politycznymi i społeczno-gospodarczymi relacjami pomiędzy miejscowościami, zaś ogólny kontekst historyczny pełni w niniejszym opracowaniu jedynie tło historyczne. Materiały wyjściowe sporządzone zostały w języku niemieckim (do 1919/1920 r. i następnie w latach

¹Użyte współczesne nazwy w niniejszym opracowaniu według: <https://dane.gov.pl/pl/dataset/780,panstwowy-rejestr-nazw-geograficznych-prng/resource/30102/table> (dostęp z 27.11.2025 r.).

1939-1945, druk – gotyk, rękopis – neogotyk, maszynopis) oraz polskim (od 1918/1919 r. do 1939 r., rękopis, maszynopis, druk), zaś w wskazanie źródła w niniejszym opracowaniu określa zawarty w przypisach kod miejsca stanowiący standard opisu archiwalnego, na który składają się w odniesieniu do archiwów polskich: nazwa archiwum, nazwa zespołu archiwalnego, nazwa serii i podserii akt (jeśli występują) i sygnatura. W odniesieniu do archiwów niemieckich użyto okodowanie stanowiące klucz informacji dotyczących: nazwy archiwum, nazwy zespołu archiwalnego (repozytura – Repositur), nazwa serii i podserii akt (jeśli występują) i numer (sygnatura).

Część I: do 1945 r.

Analiza rozwoju przestrzennego Tczewa (niem. Dirschau) w okresie późnego średniowiecza musi brać za punkt wyjścia rok 1260, kiedy to książę Sambor II dokonał lokacji miasta na prawie lubeckim. Choć wiek XIV przyniósł stabilizację polityczną pod rządami Zakonu Krzyżackiego, to wiek XV (rok 1400) stanowi moment pełnego ukształtowania się dojrzałego układu urbanistycznego, który w niemal niezmienionej formie przetrwał do początku XIX w.².

Na podstawie znalezisk archeologicznych udało się dowieść, że na południe od delty Wisły ludzie żyli około 3000 r. p.n.e. Trwałe osadnictwo w Tczewie i jego okolicy potwierdzają znaleziska z okresu przedrzymskiego epoki żelaza (około 500 r. p.n.e.) do wczesnego średniowiecza. Miejscowość została po raz pierwszy wspomniana w dokumentach w 1198 r. przez księcia pomorskiego Grzymisława, kiedy to przekazał on osadę określaną wówczas jako „Trsow” (Dersow) wraz z innymi dobrami zakonowi joannitów jako lenno. Następnie, w celu zabezpieczenia szlaków handlowych przebiegających przez miejscowość, książę gdański Sambor I wybudował tu zamek, a dzięki tym korzystnym warunkom osada zaczęła zyskiwać na znaczeniu gospodarczym i strategicznym³. W 1256 r. powstała tu osada niemieckich kupców z Johannesem von Wittenborgiem jako sołtysem. Pomyślny rozwój osady skłonił księcia Sambora II do przeniesienia swojej rezydencji z Lubiszewa do Tczewa w 1252 r. Jeszcze zanim miejscowość wykształciła właściwe i typowe w dobie średniowiecza struktury miejskie, książę

² K. Ickiewicz, Tczew: od średniowiecza do współczesności, Tczew 2011, s. 14-18.

³ E. Rozenkranz, Rozwój ośrodków miejskich Lubiszewo – Tczew – Gorzędziej, Gdańsk 1960, s. 19-32.

nadał jej prawo do utworzenia rady miejskiej. Tczew jest zatem przez to uważany za pierwszą miejscowość na ziemiach polskich, która posiadała samorząd gminny, nie mając jeszcze praw miejskich – wcześniej niż Wrocław, Kraków czy Poznań. Należy jednak zaznaczyć, że Pomorze Gdańskie zrzuciło polskie zwierzchnictwo lenne już w 1227 r. i odtąd czasu funkcjonowało jako w pełni samodzielne państwo. W 1258 r. jako rajcy wymieniani byli Alardus z Lubeki i Heinrich Scilder. Dopiero w 1260 r. Sambor II nadał Tczewowi prawo miejskie lubeckie. W 1289 r. książę pomorski sprowadził do miasta zakon dominikanów, który wybudował tam klasztor (rozwiązany w 1818 r.) oraz kościół⁴.

W 1309 r. Tczew został zdobyty po trzymiesięcznym oblężeniu przez Heinricha von Plötzke, mistrza zakonu krzyżackiego. Od 1334 r. Pomorze Gdańskie stawało się już częścią państwa zakonnego w Prusach. Zakon krzyżacki wypędził mieszkańców i miasto pozostawało niezamieszkane do 1364 roku. Gdy zakonowi udało się zasiedlić miasto niemieckimi imigrantami, nadał mu on na nowo prawa miejskie (chełmińskie), co w rzeczywistości wymusiło przyjęcie odmiennego niż stosowanego dotąd porządku prawnego. Miejscowość nosiła wówczas nazwę Zursau. Kiedy zakon rycerski został pokonany przez Polaków w 1410 r., Tczew na krótko przeszedł pod polskie panowanie, lecz na mocy pierwszego pokoju toruńskiego z 1411 r. Pomorze Gdańskie ponownie przyznano Krzyżakom, przez co miejscowość pozostała pod wpływem niemieckim. Podczas napadu husytów w 1434 r. doszło do wielkiego pożaru miasta. W 1440 r. Tczew przystąpił do Związku Miast Pruskich – konfederacji niemieckich miast broniących się przed zakonem krzyżackim. Konflikty między Związkiem a Zakonem doprowadziły ostatecznie w 1454 r. do wojny trzynastoletniej, która zakończyła się 19 października 1466 r. tzw. drugim pokojem toruńskim, po klęsce Zakonu. W trakcie działań wojennych zamek tczewski został zniszczony. Na mocy traktatu pokojowego Pomorze Gdańskie w zachodnich Prusach, jako Prusy Królewskie stało się częścią Rzeczypospolitej.

W Prusach Królewskich Tczew (Dersau⁵) stał się w 1468 r. siedzibą powiatu. Rozwinął się w ważne centrum handlowe i rzemieślnicze, czerpiąc zyski przede wszystkim z handlu zbożem. W procesie stopniowego upadku Rzeczypospolitej, żołnierze tymczasowo panującego Węgry Stefana Batorego spowodowali w 1577 r. niszczycielski pożar miasta, którego ofiarą

⁴ E. Kloß, Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens, Bd. 14. Das Grundbuch der Stadt Dirschau, Danzig 1929, s. VIII-IX.

⁵ H. Bugalska, Toponimia byłych powiatów gdańskiego i tczewskiego. Pomorskie monografie toponomastyczne nr 6, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1985, s. 103-104.

padły wszystkie budynki z wyjątkiem kościołów. Także podczas konfliktu ze Szwecją oraz wojen północnych w XVII i XVIII wieku miasto ucierpiało z powodu przemarszów wojsk. W 1626 r. Tczew został zajęty przez wojska szwedzkiego króla Gustawa Adolfa II, który na kilka lat rozbił pod miastem swoją kwaterę główną. Podczas tzw. potopu szwedzkiego wojska polskie doznały ciężkiej porażki w bitwie z wojskami brandenbursko-szwedzkimi pod dowództwem księcia Adolfa Jana z Palatynatu-Zweibrücken-Kleeburg w pobliżu Tczewa w dniu 2 września 1657 r. W konsekwencji pierwszego rozbioru Rzeczypospolitej (formalnie od 13 września 1772 r.), Tczew przypadł Królestwu Pruskiemu.

Podczas kampanii Napoleona w Prusach armia francuska, wraz ze sprzymierzonymi legionami polskimi, stanęła pod Tczewem 17 stycznia 1807 r. Przy aktywnym wsparciu polskich mieszkańców, miasto zostało zdobyte 23 lutego w bitwie pod Tczewem przez polskiego dowódcę Jana Henryka Dąbrowskiego. Francuzi wzniesli przed miastem szaniec i dwanaście bastionów. Po klęsce Napoleona i na mocy postanowień Kongresu Wiedeńskiego z 1815 r., niemieckie panowanie zostało ponownie ugruntowane w odniesieniu zarówno do Pomorza Gdańskiego (Nadwiślańskiego), jak i Zachodniego. W Tczewie rozebrano znaczną część fortyfikacji, usunięto również ruiny starego zamku. Wraz z reformą administracyjną państwa pruskiego z 1815 r. miasto weszło pierwotnie w skład powiatu wiejskiego Starogard (Kreis Preußisch Stargard), w rejencji gdańskiej (Regierungsbezirk Danzig) i prowincji zachodniopruskiej (Provinz Westpreußen).

Z dniem 1 października 1887 r. z powiatu wiejskiego Starogard wyłączono część obszaru, który włączono do nowo utworzonego powiatu wiejskiego, którego Tczew stał się siedzibą władz powiatowych (Kreis Dirschau). W tym czasie miasto, dzięki budowie nowych dróg, a przede wszystkim linii kolejowych, rozwinęło się w ważny ośrodek przemysłowy i komunikacyjny⁶. W 1857 r. w Tczewie oddano do użytku most na Wiśle o długości około 800 metrów, który w czasie oddania do użytku był wówczas najdłuższym mostem w Europie Północnej. Zniwelowano tym samym problemy wynikające z ograniczonej dostępności terenów na wschód od miasta i na linii Wisły. W 1888 r., w odległości zaledwie 30 metrów, zbudowano drugi most przeznaczony dla ruchu kolejowego⁷.

⁶ Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Monografie*, t. 7, Warszawa 2007, s. 26.

⁷ R 4701/38731; T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski. Dokumentacja geologiczna. Zesz. 5*, Warszawa 1959, s. 24; K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa wybuchła w Tczewie. Szkice historyczne*, Pelplin 2016, s. 42-43.

Rozwój przemysłu w Prusach i w Niemczech był odczuwalny także w Tczewie. Pod koniec XIX w. działały w mieście duże warsztaty kolejowe, dwie cukrownie, fabryka maszyn rolniczych oraz liczne młyny i cegielnie. Miasto weszło więc na drogę przyspieszonej industrializacji, wzorem innych miast tej rangi na Pomorzu Nadwiślańskim⁸. Na początku XX w. w Tczewie istniały gminy: ewangelicka i katolicka ze swoimi świątyniami, gmina żydowska z własną synagogą, ponadto szkoła realna, progimnazjum, port rzeczny, w tym zimowy. Miasto było również siedzibą Sądu Obwodowego (Amtsgericht). Do 1919 r. Tczew był nadal siedzibą powiatu wiejskiego w rejencji gdańskiej i w prowincji Prusy Zachodnie w Cesarstwie Niemieckim. Po I wojnie światowej, na mocy postanowień traktatu wersalskiego z 1919 r. związanych z utworzeniem państwa polskiego, Niemcy przekazały Polsce m.in. zachodnią część Prus Zachodnich, w tym Tczew i ziemię tczewską.

Miasto do początku XIX w. było klasycznym przykładem miasta nadwiślańskiego, posadowionego na krawędzi wysokiego tarasu, co wymusiło w procesie historycznym jego obronny charakter. Układ urbanistyczny Tczewa opierał się na regularnej siatce ulic, wybiegających z naroży prostokątnego rynku. Granice miasta wyznaczał zamknięty obwód murów obronnych, wzmocnionych systemem baszt oraz bram: Gdańskiej (północnej), Młyńskiej (zachodniej) oraz Wodnej (wschodniej, prowadzącej ku Wiśle). Taki podział przestrzeni miejskiej spowodował, że wszelka aktywność budowlana miała charakter intensywny – zabudowa była zwarta i ciasna, początkowo szkieletowa, z czasem zastępowana murowaną, a jedyną drogą rozwoju terytorialnego była ekspansja na przedmieścia (i to początkowo w odniesieniu do zabudowy o charakterze przemysłowo-składowym), która jednak do około 1800 r. była systematycznie hamowana przez względy militarne, jak i zniszczenia wojenne⁹.

Kluczowym czynnikiem kształtującym strukturę funkcjonalno-przestrzenną Tczewa była rzeka Wisła. Miasto nie tylko ukierunkowane było w swoim rozwoju na funkcjonalne scalenie z Wisłą, ale było ekonomicznie od tej rzeki uzależnione. Rozwój Tczewa koncentrował się zatem wzdłuż krawędzi skarpy wiślanej, gdzie ulokowane były najważniejsze obiekty o charakterze administracyjnym, w tym administracji portowo-skarbowej. Port rzeczny wraz z komorą celną stanowił w Tczewie strategiczny punkt na mapie handlowej Pomorza Nadwiślańskiego. Z perspektywy urbanistycznej, nabrzeże wiślane było najbardziej

⁸ T. Krzemiński, *Codziennosc mniejszych miast Pomorza Nadwiślańskiego końca XIX i pierwszych dziesięcioleci XX wieku*, Warszawa 2017, s. 11, 47.

⁹ H. Domańska, *Tczew. Średniowieczne miasto nadwiślańskie*, Warszawa 1985, s. 42-45.

dynamiczną strefą miasta, gdzie krzyżowały się interesy lokalnego rzemiosła z handlem dalekosiężnym (spław zboża, drewna, towarów leśnych). Specyfika tczewskiego portu polegała na jego roli jako punktu przeładunkowego i kontrolnego – cło wiślane pobierane w Tczewie było jednym z filarów dochodów najpierw skarbu zakonnego, a po 1466 r. królewskiego Skarbu Państwa w ramach Prus Królewskich¹⁰. Zależność ta miała jednak swoje wady: każda zmiana koryta rzeki lub powódź bezpośrednio zagrażała stabilności dolnego tarasu miasta, co wymuszało na magistracie prowadzenie ciągłych, kosztownych prac hydrotechnicznych, których powodzenie uzależnione było od kondycji finansów miasta i podmiotów z nim kooperujących.

Rozwój Tczewa nie ograniczał się wyłącznie do obszaru zawartego w murach. Podstawą bytu materialnego mieszczan było rozległe patrymonium ziemskie, którego najważniejszym elementem były Tczewskie Łąki (Dirschauer Wiesen). Nadane miastu w akcie lokacyjnym z 1260 r., stanowiły integralną część organizmu miejskiego położoną poza jego fizycznymi granicami, na prawach własności gminy miejskiej. Obszar ten, rozciągający się na wschód i południowy wschód od skarpy, pełnił funkcję bezpośredniego zaplecza rolniczego, a przede wszystkim pasterskiego. Ze względu na specyficzne położenie na terenie zalewowym, Tczewskie Łąki były przeznaczone do ekstensywnej i agresywnej gospodarki łąkowej. To tutaj wypasano miejskie stada bydła i koni, co znajdowało odzwierciedlenie w topografii przedmieścia (liczne wygony i drogi przepędowe). W ujęciu empirycznym Tczewskie Łąki należy postrzegać jako specyficzny typ krajobrazu kulturowego – przestrzeń o niskiej intensywności zabudowy, ale o wysokim stopniu zorganizowania technicznego, z własnym systemem grobli i rowów melioracyjnych, zarządzanym przez miasto-właściciela¹¹. Należy więc stwierdzić, że ta i pozostałe podmiejskie miejscowości wokół Tczewa nie stanowiły w dzisiejszym rozumieniu darowizny na rzecz miasta, lecz integralną miasta zarówno pod względem przestrzennym, jak i prawnym. Odnosi się to szczególnie do funkcjonujących jeszcze przed 1939 r. majątków Górki, Piotrowo i Tczewskie Pole¹².

Wokół tczewskiego ośrodka miejskiego funkcjonowały miejscowości, które – choć formalnie często odrębne jurysdykcyjnie (jako dobra rycerskie lub kościelne) – pozostawały w ścisłym związku z Tczewem i jego zapleczem handlowo-usługowym. Rokitki i Szpęgawa były w XV, XVI, XVII i XVIII w. osadami folwarcznymi o względnej stabilności ekonomicznej i

¹⁰ J. Landowski, *Dzieje Tczewa w zarysie*, Tczew 1999, s. 22.

¹¹ *Atlas historyczny miast polskich. Tczew*, pod red. R. Czaji, Toruń 2015, s. 8.

¹² E. Radzuński, *Zarys dziejów miasta Tczewa*, Tczew 1927, s. 14-15.

powiązanej z mikroregionem tczewskim. Morfologia tych miejscowości była typowa dla osadnictwa pomorskiego tego czasu – dominował tu układ oparty na centrum majątku, przy którym skupiały się zagrody chłopskie. Rolą majątków podmiejskich była produkcja nadwyżek żywnościowych (przede wszystkim zboża i nabiału) przeznaczonych na rynek tczewski oraz dostarczanie surowca dla tczewskich cechów (skóry, wełna). Rokitki, położone nad strugą młyńską, stosunkowo wcześniej zyskały znaczenie jako ośrodek młynarski, co uczyniło je technologicznym przedłużeniem gospodarki miejskiej. Zajączkowo natomiast zaczęło zarysowywać swoją specyficzną rolę w odniesieniu do szlaków komunikacyjnych. Położone na północ od Tczewa i przy trakcie do Gdańska, stało się ważnym punktem przystankowym dla kupców. W przeciwieństwie do typowo rolniczej Szpęgawy, Zajączkowo szybciej reagowało na impulsy płynące z traktów handlowych, co objawiało się m.in. obecnością karczemu i punktów usługowych dla podróżnych¹³. Bałdowo, Czarlin i Knybawa zamykały południowy obszar bezpośredniego zaplecza gospodarczego miasta. Knybawa, z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo Wisły, pełniła rolę strażniczą i rybacką, natomiast Bałdowo i Czarlin, zlokalizowane na styku traktów południowych, stanowiły pierwszą linię kontaktu Tczewa z zapleczem lądowym (z Kociewiem), pełniąc funkcje dystrybucyjne dla towarów napływających z głębi lądu.

Do początku XVIII w. Tczew wraz z otaczającymi go wsiami tworzył spójny, choć zróżnicowany system osadniczy i niemalże jednolity ośrodek gospodarczy. Miasto pełniło zatem rolę centrum ekonomicznego, podczas gdy Tczewskie Łąki, Rokitki czy Szpęgawa dostarczały niezbędnych do życia zasobów i żywności. Lokalny układ przestrzenny, zdominowany przez pionową sylwetę kościoła i murów, uległ nienaruszeniu do czasu wielkich reform pruskich (po 1807 r.) i rewolucji kolejowej XIX w., która definitywnie przełamała średniowieczne ramy urbanistyczne miasta i jego okolicy, a także całościowo zmieniła strukturę przestrzenną miasta i jego otoczenia¹⁴.

Na początku XIX w. Tczew pozostawał miastem zamkniętym w średniowiecznych murach obronnych, których stan techniczny uległ znacznemu pogorszeniu w wyniku licznych konfliktów nowożytnych, ale i ze względu na typową, budowlaną eksploatację. Okres wojen napoleońskich przyniósł miastu nie tylko zniszczenia, ale i również potwierdził status miasta jako ośrodka obronnego. W 1807 r. podczas oblężenia przez wojska francusko-polskie (przez legiony gen. Jana Henryka Dąbrowskiego), miasto stało się areną walk, co doprowadziło do

¹³ P. Panske, *Handbuch der historischen Stätten. Ost- und Westpreußen*, hasło: Dirschau, Stuttgart 1981, s. 38-40.

¹⁴ M. Gumowski, *Pieczczę i herby miast pomorskich*, Gdańsk 1960, s. 112.

dewastacji gospodarczych w swojej funkcji przedmieść Tczewa oraz uszkodzenia bram miejskich¹⁵. W tym też czasie miejscowości Rokitki czy Szpęgawa funkcjonowały jako zaplecze logistyczne stacjonujących wojsk, co skutkowało wyczerpaniem zasobów naturalnych i zahamowaniem jakichkolwiek inwestycji gospodarczych. Tczewskie Łąki, strategiczne ze względu na kontrolę przepraw wiślanych, stały się terenem budowy tymczasowych szańców, co na krótko zmieniło ich rolniczy charakter na militarny.

Zasadniczym momentem w rozwoju przestrzennego było wprowadzenie pruskiej ordynacji miejskiej z 1808 r. (Städteordnung). Reforma ta, będąca częścią szerszego pakietu przekształceń państwa pruskiego, nadała Tczewowi samorządność, co pozwoliło na bardziej autonomiczne zarządzanie gruntami miejskimi¹⁶. Ordynacja miejska z listopada 1808 r. przewidywała wprowadzenie rady miejskiej i magistratu. Członkostwo w radzie miejskiej wynikało z posiadania prawa (obywatelstwa) miejskiego oraz odpowiedniego majątku. Na czele magistratu stał burmistrz (Bürgermeister). Upaństwowieniu uległy również sądy miejskie, posiadające dotąd daleko idącą autonomię¹⁷. Pierwsze wybory do rad miejskich w Prusach, a więc i w Tczewie, przewidziano na 1809 r.¹⁸.

Nie bez znaczenia dla charakteru przemian politycznych i gospodarczych w Tczewie miały zainicjowane przez Heinricha Friedricha Karla vom und zum Steina (1757-1831) oraz Karla Augusta von Hardenberga (1750-1822) reformy agrarne, urzędów państwowych w Prusach i reformy ustroju miejskiego¹⁹. Przygotowania do utworzenia rejencji gdańskiej w ramach reformy administracji państwowej rozpoczęły się w 1814 r. W prowincji zachodniopruskiej²⁰ rejencja gdańska rozpoczęła funkcjonowanie w 1816 r. w oparciu o

¹⁵ K. Ickiewicz, Tczew w okresie wojen napoleońskich, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2007, nr 2, s. 12-15.

¹⁶ J. Landowski, Administracja Tczewa w XIX wieku. Od magistratu do samorządu, Tczew 2005, s. 34.

¹⁷ P. Gut, Organizacja sądownictwa w pruskiej prowincji Pomorze w latach 1806/1808-1848/1849, Szczecin 2002, s. 40-56, 75-83.

¹⁸ J. Lindmayer, Kształtowanie się terytorium i ustroju powiatu sławieńskiego na tle powiatów sąsiednich w latach 1815-1914, [w:] Pamięci historyka polskich Kresów Tadeusza Gasztolda, pod red. J. Lindmayera, Słupsk 2003, s. 44-48.

¹⁹ K. Inachin, Nationalstaat und regionale Selbstbehauptung. Die preußische Provinz Pommern 1815-1945, Bremen 2005, s. 46-47; A. Galos, Historia Niemiec w latach 1789-1945, [w:] W. Czapliński, A. Galos, W. Korta, Historia Niemiec, Wrocław 2010, s. 392-393.

²⁰ Na czele prowincji stał nadprezydent (Oberpräsident [von Pommern]), który stał się łącznikiem w zadaniach administracji państwowej a landtagiem prowincji. Reprezentował ponadto monarchę, wykonując jego zadania, a także stał na czele prowincjonalnych instytucji funkcjonujących w prowincji. Kompetencje nadprezydentów prowincji zostały wymienione w instrukcji z 23 października 1817 r. Ustawy z 1880 i 1883 r. rozdzieliły dublujące się kompetencje nadprezydenta prowincji i prezydenta rejencji. W ramach reformy administracyjnej w zakresie zmian kompetencji nadprezydenta prowincji scedowano na nadprezydenta prowincji stałe przedstawicielstwo rządu w prowincji. Od 1933 r. urząd ten funkcjonował w połączeniu ze stanowiskiem gauleitera; S. Salmonowicz, Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815-1850, [w:] Historia Pomorza, t. III (1815-1850), pod red. G. Labudy, Poznań 1993, s. 77-78.

skomplikowaną (zastaną) strukturę podziału administracyjnego szczebla podstawowego, jak i w oparciu o istniejącą w Gdańsku kamerę wojenno-skarbową (Kriegs- und Domänenkammer). Do rejencji włączono pierwotnie powiaty: Wolne Miasto Gdańsk, elbląski, gdański wiejski, kartuski, kościerski, malborski, starogardzki i wejherowski (powiatu tczewskiego nie utworzono). Zasięg działania gdańskiej kamery wojenno-skarbowej pokrył się z granicami późniejszej rejencji gdańskiej, podobnie jak sąsiedniej kamery w Kwidzynie z rejencją w Kwidzynie²¹. Struktura ta odzwierciedlała tutejsze stosunki własnościowe, jak i miejscowe tradycje gospodarcze i historyczne. Centralizacja administracji prowincji zachodniopruskiej, w tym rejencji gdańskiej postępowała jeszcze do około 1850 r., wnosząc ujednolicenie w działalności przedstawicieli administracji terenowej w powiatach. Nadmienić również należy, że procesom ujednolicania działalności pruskiej administracji państwowej nie sprzyjały ogólnopaństwowe koncepcje rozwoju myśli politycznej Prus, a przez to odsunięta została na dalszy plan konieczność wyznaczenia zakresu i kierunku działalności administracji państwowej, szczególnie w zakresie relacji pomiędzy własnością prywatną a administracją samorządową i państwową, jakże silnie reprezentowaną na ziemi tczewskiej²². Nie bez wpływu na znaczenie Tczewa miały istotne przemiany w administracji prowincjonalnej na szczeblu prowincjonalnym w stopniu, w jakim nie notowano w odniesieniu do sąsiednich prowincji: pomorskiej i poznańskiej (szczególnie w latach 1824-1878, polegające przede wszystkim na złączeniu i rozłączeniu administracji prowincjonalnej Prus Wschodnich i Prus Zachodnich).

Pomiędzy 1816 a 1914 r. nastąpił proces zwiększenia dostępności w uczestnictwie w życiu politycznym prowincji zachodniopruskiej miejscowych przedstawicieli stanów, jak i przedstawicieli władz miejskich m.in. Tczewa. Należy jednocześnie zaznaczyć, że rejencja gdańska nie stanowiła samodzielnego, administracyjnego okręgu w odniesieniu do wielu instytucji administracji specjalnej, podlegając w tym zakresie przede wszystkim instytucjom szczebla prowincjonalnego (poczta, kolej, gospodarka morska, ubezpieczenia zdrowotne, przeciwpożarowe itp.)²³. Funkcjonowanie w nowoczesnych ramach ustawodawstwa pruskiego oparte było na edyktie o natychmiastowym zniesieniu poddaństwa chłopów mających prawo użytkowania w ramach dziedziczenia ziemi w Prusach (9 października 1808 r.; pozostali chłopigospodarze mogli skorzystać z edyktu uwłaszczeniowego po wprowadzeniu edyktu regulacyjnego 14 września 1811 r.). Nowe ustawodawstwo miało więc szczególne znaczenie w

²¹ A. Groth, *Małe miasta pomorskie w latach 1772-1806*, Słupsk 2009, s. 11.

²² Szerzej na ten temat w: S. Salmonowicz, *Podziały terytorialne...*, s. 62-66, 83-87.

²³ *Die Annahme-, Prüfungs-, Anstellungs- und Besoldungs-Verhältnisse der Gemeindebeamten in den Groß- und Mittelstädten, sowie in großen Landgemeinden Preußens*, hrsg. Zentralverbände der Gemeindebeamten Preußens (e. V.), Cassel 1910, s. 15, 134-135, 194, 265.

provincji zachodniopruskiej z uwagi na kluczową rolę rolnictwa i hodowli regionu, jak i poszczególnych jej miast²⁴. Należy zastrzec, że procedury uwłaszczeniowe przebiegały nierównomiernie w odniesieniu do potrzeb społecznych w tym zakresie, co prowadziło do opóźnień w zmianach profilu zawodowego większości ludności miejskiej z rolniczego na inny. Wyrównywanie strat wynikających z powolnego przestawiania się z gospodarki opartej wyłącznie na rolnictwie na rzecz gospodarki, w której rolnictwo odgrywało wprawdzie kluczową, ale nie jedyną rolę, skutkowało w końcu XIX w. próbami uczestnictwa, obok partnerów wschodniopruskich, tczewskich przedsiębiorstw handlowych i produkcyjnych w programach ogólnopruskich na rzecz przyspieszenia rozwoju gospodarczego, szczególnie mając na uwadze próby niwelacji negatywnych skutków wystąpienia kryzysu rolnego po 1880 r. Junkierstwo wyznaczało więc główne kierunki działań politycznych i gospodarczych, co prowadziło do odmiennej, niż w pozostałych częściach Prus recepcji wydarzeń ogólnopaństwowych.

Ważnym czynnikiem miastotwórczym Tczewa było umiejscowienie siedziby władz powiatowych, chociaż miasto, jak już wcześniej zaznaczono, w dobie panowania Prus nie od razu stało się siedzibą powiatu. W następstwie I rozbioru Polski w 1772 r. Prusy Zachodnie przypadły Królestwu Prus i zostały początkowo podzielone na sześć dużych powiatów, wśród których znalazł się powiat tczewski. Do Królestwa Prus należała m.in. północna część Pomorza Nadwiślańskiego z miastami: Tczew, Wejherowo, Puck i Stolzenberg (dziś w granicach Gdańska), a także królewskie urzędy domenalne w miejscowościach: Mosty, Kartuzy, Mirachowo, Oliwa, Puck, Sobowidz, Starzyn i Subkowy. Na mocy pruskiego rozporządzenia o władzach prowincjonalnych z 30 kwietnia 1815 r. oraz przepisów wykonawczych, obszar ten wszedł w skład rejencji gdańskiej w prowincji Prusy Zachodnie. Podczas kompleksowej reformy administracyjnej w rejencji gdańskiej, z dniem 1 kwietnia 1818 r. utworzono nowe, mniejsze powiaty. Terytorium dawnego powiatu tczewskiego zostało rozdzielone pomiędzy nowe powiaty: gdański, kartuski, wejherowski i starogardzki; tym samym powiat tczewski został w praktyce zlikwidowany. W ramach kolejnej reformy administracyjnej w rejencji gdańskiej, z dniem 1 października 1887 r. utworzono na nowo powiat tczewski z części powiatu wiejskiego Gdańsk i powiatu starogardzkiego. Siedzibą urzędu landrata stał się Tczew, stanowiąc tym samym jedyne miasto w powiecie.

²⁴ K. Kallaur, Struktura społeczno-gospodarcza i demograficzna wsi domenalnych i miejskich w powiecie słupskim w drugiej połowie XVIII wieku, „Rocznik Koszaliński” 1984-1985, nr 20, s. 75-76.

Po zakończeniu I wojny światowej i po jej przegranej przez Rzeszę Niemiecką, mocą postanowień traktatu wersalskiego, 10 stycznia 1920 r. powiat tczewski (w części) musiał zostać odstąpiony przez Niemcy, Polsce. Odnosiło się to do większej części powiatu wraz z miastem Tczewem; dalej zatem funkcjonował powiat tczewski. Kilka gmin z północnej części dotychczasowego powiatu tczewskiego włączono do Wolnego Miasta Gdańska (Freie Stadt Danzig), gdzie stały się częścią powiatu o nazwie Gdańskie Wyżyny (Danziger Höhe). Gminy z powiatu kwidzyńskiego (w większości pozostającego nadal w granicach Niemiec), które w 1920 r. przypadły Polsce, zostały 1 kwietnia 1932 r. w większości włączone do powiatu tczewskiego. Wcześniej, bo od 1924 r., wchodziły one w skład powiatu gnieńskiego.

Po agresji III Rzeszy na Polskę i późniejszej aneksji terytorium powiatu tczewskiego przez Rzeszę, powiat tczewski funkcjonował w latach 1939-1945 pod nazwą Landkreis Dirschau („Powiat ziemski Tczew”) w nowo powstałym Okręgu Rzeszy Gdańsk-Prusy Zachodnie. Miasta: Tczew, podobnie jak Gniew i Pelplin, zostały poddane obowiązującej w Rzeszy ordynacji gminnej z 30 stycznia 1935 r., która przewidywała wprowadzenie zasady wodzostwa (Führerprinzip) na szczeblu gminnym. Gminy wiejskie natomiast zostały połączone w obwody (Amtsbezirke); obszary dworskie (jako samodzielne enklawy w zwartych gminach wiejskich) przestały istnieć. Z dniem 2 grudnia 1940 r. (a z mocą wsteczną od 26 października 1939 r.) władze nazistowskie dokonały kolejnej zmiany granic powiatu tczewskiego, wyłączając z jego obszaru miejscowości: Außendeich (Bursztyn), Johannisdorf (Janowo), Kramersdorf (Kramrowo), Kleinfelde (Pólko Małe) i Neuliebenau (Nowe Lignowy) i włączając do powiatu kwidzyńskiego (Landkreis Marienwerder).

Z punktu widzenia urbanistyki i przestrzennej organizacji Tczewa i jego najbliższej okolicy, najważniejszym skutkiem reform było przejęcie przez magistrat kontroli nad dawnymi dobrami koronnymi i kościelnymi w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Miejscowości Czyżykowo oraz Górki (obecnie części Tczewa) zaczęły być postrzegane nie jako odrębne jednostki, lecz jako rezerwuar gruntów pod przyszłą rozbudowę. Rozpoczął się proces powolnej parcelacji ogrodów podmiejskich, co było wymusiło nadchodzącą ekspansję zabudowy miasta, bez względu na jej charakter) poza obwód dawnych murów²⁵. Po 1815 r., w obliczu ewolucji techniki wojennej, tczewskie mury obronne stały się, podobnie jak w pozostałych miastach Pomorza posiadających jeszcze pozostałości po obwarowaniach, anachronizmem hamującym rozwój ekonomiczny, a głównie przestrzenny. Oficjalna decyzja o

²⁵ H. Domańska, Tczew. Przemiany urbanistyczne XIX i XX wieku, Gdańsk 1994, s. 28-30.

demilitaryzacji Tczewa zapadała stopniowo, choć w latach 20. XIX w. rozpoczęto rozbiórkę najbardziej zniszczonych fragmentów murów oraz likwidację fos, które same w sobie stanowiły barierę komunikacyjną. Rozbiórka bram: Gdańskiej, Młyńskiej i Wodnej miała wymiar nie tylko techniczny, ale i – w pewnym stopniu – symboliczny. Miasto przestało być twierdzą, a stawało się coraz ważniejszym węzłem handlowym²⁶. Uwolnione tereny po szańcach i fosach (tzw. Wallanlagen) wzdłuż zachodniej i południowej krawędzi Starego Miasta zostały przeznaczone pod publiczne tereny zielone oraz wykorzystane do budowy arterii komunikacyjnych. W tym procesie np. wieś Bąldowo zyskała na znaczeniu jako punkt orientacyjny na południowej osi komunikacyjnej, wzdłuż której zaczęła wyrastać pierwsza zabudowa o charakterze rezydencjonalnym i rzemieślniczym, jakże odmiennie w swojej zabudowie od dotychczasowej, typowej zabudowy Tczewa²⁷.

Zasadnicze zmiany zaczęły zachodzić od 1845 r., kiedy to zapadły ostateczne decyzje co do przebiegu Pruskiej Kolei Wschodniej (Preußische Ostbahn) przez m.in. Tczew. Wybór Tczewa jako miejsca budowy przeprawy kolejowej przez Wisłę wynikał z wyjątkowo korzystnych warunków związanych z ukształtowaniem skarpy wiślanej. Projekt ten, autorstwa Carla Lentze i Rudolfa Schinza, wymagał jednakże radykalnych zmian w strukturze własnościowej i przestrzennej w rejonie planowanej inwestycji, a mianowicie – w Zajączkowie – przekształcenia gruntów rolnych w tereny techniczno-budowlane. Rozpoczęto tam niwelację terenu pod węzeł kolejowy, co doprowadziło do przesiedlenia i zmianę profilu zawodowego mieszkańców z rolnictwa na pracę przy budowie nasypów i infrastruktury torowej²⁸. W Knybawie, z uwagi na prowadzone prace hydrotechniczne przy regulacji Wisły (konieczne do zabezpieczenia filarów mostu), miejscowość ta stała się bazą składową materiałów budowlanych. Zmienił się również charakter gospodarczy wsi, w której zaczął dominować przemysł budowlany (szczególnie produkcja cegieł). Tczewskie Łąki natomiast całkowicie zatraciły swój charakter poprzez budowę wysokich nasypów kolejowych, które na stałe przecięły naturalny krajobraz Żuław Tczewskich, tworząc nową, sztuczną barierę terenową, izolującą część łąk od koryta Wisły i wymuszającą budowę śluz i przepustów²⁹. Przed 1850 r. w Tczewie zaczęto instalację pierwszych elementów nowoczesnej infrastruktury, a także utwardzano drogi poprzez brukowanie głównych dróg wiodących do Czarlina i Szpęgawy. Rozwój transportu kołowego i wykorzystywanie w tym celu dylizansów pocztowych jako

²⁶ E. Radzuński, Zarys dziejów miasta Tczewa..., s. 71.

²⁷ (b.a.) Die Baugeschichte der Weichselbrücke bei Dirschau 1850-1857, „Zeitschrift für Bauwesen” 1858, s. 102.

²⁸ P. Panske, Handbuch der historischen Stätten. Ost- und Westpreußen, Stuttgart 1981, s. 39.

²⁹ R. Czaja (red.), Atlas historyczny miast polskich. Tom I: Prusy Królewskie i Warmia; z. 8: Tczew, Toruń 2015, s. 12-14.

regularnego środka transportu osobowego i towarowego, w tym korespondencji sprawił, że lokalne karczmy przekształciły się w punkty spedycyjne³⁰. Budowa na miejscu wszystkich elementów konstrukcyjnych potrzebnych do zbudowania mostu kolejowego przez Wisłę wynikała przede wszystkim z faktu, że ruch kolejowy w tej części Pomorza i Prus był dopiero w stanie organizacji, toteż nie istniały możliwości sprowadzania z innych części Prus jakichkolwiek gotowych już elementów konstrukcyjnych³¹. Można więc jednoznacznie stwierdzić, że w pierwszej połowie XIX w. doszło do przyspieszonej zmiany funkcji Tczewa i jego najbliższej okolicy z rolnej na przemysłową o specjalizacji obsługi transportu kolejowego. Taka też funkcja Tczewa była determinantem rozwoju i jego kierunku w następnych dziesięcioleciach, co do dzisiaj rzutuje na charakter miasta i jego otoczenia. W tym też czasie nastąpiło trwałe połączenie funkcjonalne miasta z otaczającą go wsią nie tylko ze względu na istniejące powiązania gospodarcze, ale – co uwidoczniło się w drugiej połowie XIX w. – przede wszystkim terenowe poprzez istnienie i korzystanie ze wspólnej infrastruktury³².

W odrodzonej Rzeczypospolitej, po 1918 r., a w szczególności w latach następnych, rozpoczęło się przyspieszenie procesu zwiększenia integracji Tczewa z najbliższą okolicą poprzez przejmowanie części gruntów na własność Skarbu Państwa. Wynikało to nie tylko z technicznego przejęcia aktywów Rzeszy Niemieckiej pozostałych na ziemiach włączonych do Polski, ale i z wizji władz państwowych polegającej na wzmocnieniu Tczewa jako ośrodka portowo-składowego na Wiśle, zanim decyzja i budowa Gdyni (od 1926 r.) nie doprowadziła do daleko idącej rewizji dotychczasowych założeń. W ślad za tym prowadzone były również działania mające na celu dokonanie przewłaszczeń gruntów, zarówno w mieście, jak i w jego otoczeniu (Rokitki, Szpęgawa, Tczewskie Łąki, Zajączkowo)³³.

Przekształcenia wynikające ze zmiany przynależności państwowej Tczewa i powiatu tczewskiego wyraziło się w większej intensyfikacji procesów scaleniowych zaplecza gospodarczego z miastem. Punktem wyjścia była dotychczasowa działalność administracji pruskiej i niemieckiej (w praktyce od 1920 r.), jednakże w warunkach istnienia państwa polskiego dochodziło do zmian w realizacji zadań szczegółowych, jakie częściowo zostały już narysowane przez ustępującą do 1920 r. administrację niemiecką. Likwidacji uległy pozostałości niezintegrowanej administracji specjalnej w powiecie tczewskim i zwiększenie

³⁰ „Amtsblatt der Königlichten Regierung zu Danzig” 1848, nr 15.

³¹ E. Radzuński, Zarys dziejów miasta Tczewa..., s. 99.

³² W. Bieszk, Dzieje tczewskiego węzła kolejowego, Tczew 2000, s. 8-11.

³³ 6/4/0/7.2.4.17/13267; 6/4/0/7.2.21.21/15627; 6/4/0/7.2.29/19364; 6/838/0/7/17181; 10/26/0/4/335; 10/27/0/4/65; 10/27/0/5/101; 10/1081/0/2.51/1634; 53/680/0/6/341; R 2/23328.

powiązań pomiędzy m.in. Tczewem a miejscowościami sąsiednimi. Rozpoczął się żmudny proces adaptacji do nowych warunków pracy administracji Starostwa Powiatowego i Wydziału Powiatowego w Tczewie, przejęcie zadań po byłym Królewskim Urzędzie Domenalno-Rentowym w Tczewie, Urzędzie Budownictwa Wodnego w Tczewie (przez jego zadaniowego następcę – Państwowego Urzędu Budownictwa Melioracyjnego w Tczewie). Administracja polska rozpoczęła proces porządkowania dokumentacji pruskiej, przydatnej jako punkt wyjścia do prowadzenia dalszych prac planistycznych, szczególnie w odniesieniu do zarządzania dobrami państwowymi i wyznaczania podatków gruntowych byłego pruskiego Urzędu Katastralnego w Tczewie³⁴.

W 1890 r. Tczew zajmował obszar około 3,5-4 km². Miasto było wyraźnie podzielone na „Starówkę” (Altstadt) oraz na nowo powstającą dzielnicę kolejową. Na kierunku północnym granica miasta biegła znacznie bliżej centrum niż obecnie. Biegła ona na wysokości dzisiejszej ulicy Gdańskiej (Danziger StraÙe) i nie obejmowała terenów dzisiejszego osiedla Bajkowe ani Piotrowa. Obszar ten kończył się w okolicach dawnej gazowni i pierwszych warsztatów kolejowych. Na kierunku wschodnim oparta była na Wiśle (choć w jej środkowej części); Lisewo (Malborskie) pozostawało już poza jurysdykcją miasta; funkcjonowało również poza administracją Landratury w Tczewie (stanowiło część powiatu malborskiego). Na kierunku południowym granica biegła wzdłuż dzisiejszej ul. Wodnej i zaplecza ul. Czyżykowskiej. Wieś Czyżykowo (Zeisgendorf) była w 1890 r. odrębną gminą wiejską. Między miastem a wsią znajdowały się tereny otwarte, sady i ogrody. Na kierunku zachodnim granica oparta była na linii Kolei Wschodniej (Ostbahn). Cały obszar dzisiejszych Suchostrzyg (Lunau bei Dirschau) był wówczas domeną państwową (Domäne Sandberg) i składał się z pól uprawnych, jak i nieużytków. Granica biegła wzdłuż dzisiejszej ul. 30 Stycznia (dawniej Kastanienallee) i Parku Miejskiego, który właśnie wtedy zaczynał nabierać swojego kształtu.

W 1920 r. granica gminy miejskiej Tczewa była ograniczona od zachodu przez tereny domenalne (państwowe), a od wschodu stanowiła polsko-gdańską granicę państwową. Na wschodzie granica nie biegła już środkiem nurtu Wisły, lecz wschodnim brzegiem rzeki. Oznaczało to, że całe lustro wody oraz oba mosty (drogowy i kolejowy) należały do Polski i tym samym znajdowały się w Tczewie, natomiast przyczółki mostowe po stronie wschodniej (w Lisewie) znajdowały się już w Wolnym Mieście Gdańsku. Na północy granica miasta przecinała linię kolejową do Gdańska na wysokości dzisiejszej ul. Kolejowej, omijając osadę

³⁴ R 138-I/10024.

Piotrowo. Biegła w stronę Wisły wzdłuż starorzeczy, obejmując jedynie wąski pas zabudowy miejskiej. Na zachodzie granica biegła wzdłuż zaplecza obecnej ul. Gdańskiej i dzisiejszego Parku Miejskiego. Tereny na zachód od obecnej ul. Wojska Polskiego (w stronę Suchostrzyg) były terenami wiejskimi gminy wiejskiej Tczew. Na południu granica biegła na wysokości dzisiejszego skrzyżowania obecnej ul. Czyżykowskiej z ul. Nowowiejską. Czyżykowo (Zeisgendorf) było wówczas odrębną jednostką administracyjną. Miasto ponadto dysponowało gruntami poza granicami administracyjnymi, które stanowiły własność gminy miejskiej na podstawie wcześniej przeprowadzonych zakupów gruntów, porozumienia ze Skarbem Państwa czy zaszłości historycznych wynikających jeszcze z przeprowadzonych po 1848 r. procesów przewłaszczeniowych, a także w wyniku przeprowadzonych akcji parcelacyjnych i wprowadzonego zarządu komisarycznego (przymusowego) w majątkach i gospodarstwach rolnych (np. w Tczewskich Łąkach)³⁵.

W czasie okupacji niemieckiej (1939-1945) władze III Rzeszy dążyły do utworzenia spójnego organizmu miejskiego w Tczewie o wybitnie militarno-transportowym charakterze. Na północy i zachodzie do miasta włączono tereny dzisiejszego osiedla Bajkowego i część gruntów Suchostrzyg (Sandberg), aby umożliwić rozbudowę infrastruktury kolejowej. Zajączkowo (Saybusch) wówczas stało się kluczowym zapleczem technicznym miasta. Na południu w 1944 r. granica miasta została przesunięta aż do Bałdowa (Baldau). W granicach miasta znalazło się całe Czyżykowo, co było podyktowane koniecznością pełnej kontroli nad południowym brzegiem Wisły i dostępem do wałów, jak i sprawnym zarządzaniem całością podmiejskich obszarów przez jeden podmiot administracji komunalnej (gminnej). Na wschodzie, od 1939 r. zniesiona została granica państwowa, jednakże granica administracyjna miasta nadal opierała się o linię Wisły. Z administracji miejskiej wyłączono mosty na Wiśle i przekazano je pod ścisłą kontrolę administracji wojskowej³⁶. Równolegle ze zmianami zadań administracji niemieckiej prowadzona była akcja usuwania Polaków z ich własności³⁷.

³⁵ „Dziennik Ustaw” (dalej: „Dz.U.”) 1923, nr 55, poz. 386; „Monitor Polski” (dalej: „MP”) 1924, nr 235, poz. 732; „MP” 1925, nr 255, poz. 1047.

³⁶ R 49/1042; R 138-I/10024; R 138-I/10027; R 138-I/10028; R 138-I/10058; R 138-I/10066; R 138-I/10068; R 138-I/10024; R 144/743; R 1501/8030; R 1501/141038; Mestischblatt (dalej: Mbl.) 540 Mühlbanz, 1:25 000, 1900 r.; Mbl. 540 Mühlbanz, 1:25 000, 1925 r.; Mbl. 623 Dirschau, 1:25 000, 1910 r.; Mbl. 623 Dirschau, 1:25 000, 1925 r.; Mbl. 1878 Mühlbanz, 1:25 000; 1925 r.; Mbl. 1878 Mühlbanz, 1:25 000; 1940 r.; Mbl. 1978 Dirschau, 1:25 000, 1940 r.

³⁷ W kontekście prawnym szerzej na ten temat: E. Zarzycki, Eksterminacyjna i dyskryminacyjna działalność hitlerowskich sądów na Pomorzu Gdańskim w latach 1939-1945, Bydgoszcz 1981.

Część II: po 1945 r.

Proces kształtowania się powojennej administracji oraz koncepcji rozwojowych Tczewa wraz z przyległym mikroregionem w latach 1945-1950 był pochodną zmian ustrojowych, jakie zostały zapoczątkowane w Polsce socjalistycznej i nie pozostał bez wpływu na działalność władz miejskich i urbanistykę całego regionu pomorskiego. Zasadniczą cechą było przejście przez od chaosu okresu powojennego do centralistycznego modelu planowania socjalistycznego. Bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych w marcu 1945 r., Zarząd Miejski, a następnie Miejska Rada Narodowa w Tczewie stanęła przed wyzwaniem nie tylko odbudowy infrastruktury, ale również redefinicji swojej roli jako węzła komunikacyjnego o znaczeniu ponadlokalnym. Sytuacja administracyjna miasta w tym okresie była ściśle powiązana z reformami wprowadzanymi przez nowe władze komunistyczne, co znalazło odzwierciedlenie w ewolucji struktur miejskich i wiejskich rad narodowych oraz w próbach integracji okolicznych miejscowości: Bałdowa, Czarlina, Rokitek czy Śliwin, w jeden organizm funkcjonalno-gospodarczy, na razie bez idei włączania podmiejskich miejscowości do Tczewa³⁸.

Początkowy etap integracji mikroregionalnej wokół Tczewa (1945-1947) charakteryzował się dużą dynamiką w obsadzaniu stanowisk urzędniczych oraz próbą przywrócenia polskiej administracji na terenach, które w czasie okupacji znajdowały się pod zarządem niemieckim. Kluczową postacią w tym procesie był pełnomocnik rządu na Obwód Tczew, który musiał balansować między potrzebami stacjonującego tu wojska radzieckiego a tworzącą się polską administracją cywilną. W tym czasie Tczew, jako siedziba władz powiatowych, dążył do zabezpieczenia swojego zaplecza żywnościowego i surowcowego, co kierowało uwagę planistów ku pobliskim wsiom. Relacje miasta z Bałdowem i Śliwinami opierały się wówczas głównie na aprowizacji miasta; miejscowości te, mimo zniszczeń wojennych, dysponowały relatywnie żyznymi glebami, które miały stać się bazą dla tczewskiego rynku wewnętrznego w najbliższym roku zaraz po dokonaniu zasiewów i w latach następnych³⁹.

³⁸ K. Ickiewicz, Tczew w latach 1945-1990, Tczew 2010, s. 12-15.

³⁹ J. Landowski, Z dziejów Tczewa w XX wieku, Pelplin 2003, s. 88-90.

W dokumentach z lat 1946-1948 widoczna jest ewolucja myślenia o przestrzeni podmiejskiej⁴⁰. Rzeczą jednakże niepożądaną z dzisiejszego punktu widzenia interesów miasta, a wynikającą z rzeczywistych możliwości związanych z zarządzaniem własnością gminną były korekty granic Tczewa, w których zasadniczą ideą było wyłączenie z obszaru miasta gruntów stanowiących nadwyżkę terenową bądź gruntów wymagających znacznych nakładów finansowych. Była to praktyka powszechnie stosowana w Polsce, szczególnie w tych miastach, które były zarządzane przez administrację niemiecką bądź tylko w okresie okupacji (1939-1945) bądź jeszcze przed 1939 r. W Tczewie korekty granic prowadzone były w latach 1946-1948 i w tym też czasie ukształtował się zasadniczo układ granic miasta⁴¹. Z drugiej zaś strony władze miasta żywiły przekonanie o tymczasowości tych rozwiązań, wynikających przede wszystkim ze zrzucenia obciążenia finansowego gminy miejskiej. Stąd też włodarze miasta zaczęli postrzegać np. Rokitki nie tylko jako wieś rolniczą, ale jako potencjalny teren ekspansji przemysłowej i rekreacyjnej, ze względu na tamtejsze jeziora i bliskość linii kolejowej. W odniesieniu do Czarlina, położonego na strategicznym skrzyżowaniu szlaków handlowych, rozpatrywano tę miejscowość jako kluczowy punkt tranzytowy, co miało fundamentalne znaczenie dla późniejszego tczewskiego węzła transportowego. Koncepcje te nie były jednak wolne od konfliktów kompetencyjnych między Starostwem Powiatowym a Zarządem Miejskim, co często paraliżowało długofalowe inwestycje w infrastrukturę⁴². Realia czasów powojennych również nie sprzyjały realizacji nierzadko śmiałych zamierzeń planistycznych w praktyce.

Przełom lat 1948-1950 przyniósł zaostrzenie kursu politycznego i wprowadzenie ustawy o terenowych organach jednolitej władzy państwowej (w marcu 1950 r.), co ostatecznie zlikwidowało samorząd terytorialny na rzecz rad narodowych. W tym nowym układzie Tczew stał się ośrodkiem dyspozycyjnym dla mikroregionu, a miejscowości takie jak Bałdowo czy Śliwiny zostały włączone w system planowania scentralizowanego, gdzie ich rozwój był całkowicie podporządkowany potrzebom industrializacji miasta. Plany sześcioletnie zakładały budowę wielkich zakładów przemysłowych, co wymuszało migrację ludności z okolicznych wsi do Tczewa, trwale zmieniając strukturę demograficzną mikroregionu. Rokitki zaczęły tracić

⁴⁰ 10/1164/0/13.9/1998; 10/1651/0/2.1/85.

⁴¹ 10/1664/0/1/62.

⁴² W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), Historia Tczewa, pod red. W. Długokęckiego, Tczew 1998, s. 245.

swój odrębny charakter, stając się powoli zapleczem mieszkalnym dla robotników zatrudnionych w Tczewie, co było zapowiedzią późniejszych procesów urbanizacyjnych⁴³.

Analizując dokumentację z tego okresu, można zauważyć, że mikroregion tczewski traktowany był jako poligon doświadczalny dla kolektywizacji rolnictwa, co dotknęło szczególnie Bałdowo i Czarlin⁴⁴. Opór lokalnych gospodarzy wobec tworzenia spółdzielni produkcyjnych wpływał na tempo realizacji miejskich planów zaopatrzeniowych, co z kolei rzutowało na nastroje społeczne w samym Tczewie. Mimo tych trudności, w latach 1945-1950 udało się np. w zakresie modernizacji infrastruktury położyć fundamenty pod nowoczesną infrastrukturę mostową i kolejową, która ponownie łączyła miasto z jego regionem, naprawiając szkody wyrządzone przez wycofujące się wojska niemieckie w 1945 r. Integracja ta, choć przeprowadzona w warunkach niedoboru i pod presją polityczną, zdefiniowała kierunki rozwoju Tczewa na kolejne lata, czyniąc z niego jeden z najważniejszych ośrodków miejskich ówczesnego województwa gdańskiego⁴⁵.

Zakończenie okresu formowania się władzy ludowej w 1950 r. zamknęło etap swoistej improwizacji administracyjnej. Tczew, wraz z sąsiednimi miejscowościami: Bałdowo, Czarlin, Rokitki i Śliwiny wszedł w fazę planowej gospodarki socjalistycznej, w której interesy mikroregionu zostały całkowicie podporządkowane przez strategię rozwoju przemysłu ciężkiego i transportu, co na zawsze zmieniło krajobraz kulturowy i gospodarczy tej części województwa gdańskiego⁴⁶. Ważnym więc symptomem było wydzielenie Tczewa z powiatu ziemskiego przy jednoczesnym wyłączeniu z gminy wiejskiej Tczew gromady Suchostrzygi i utworzenie z obszaru miasta oraz Suchostrzyg odrębnego powiatu miejskiego (na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z 12 kwietnia 1952 r. z mocą obowiązywania z dniem 1 lipca 1952 r.)⁴⁷.

Proces kształtowania się relacji kulturowych i funkcjonalnych Tczewa z jego bezpośrednim zapleczem wiejskim w latach 1950-1975 stanowi rzadki (w odniesieniu do pozostałych miast Pomorza) przykład transformacji ośrodka powiatowego w kierunku dominacji przemysłowo-usługowej, przy jednoczesnym zachowaniu silnych więzi z mikroregionem. Po zmianach administracyjnych w 1950 r., które akurat nie dotknęły województwa gdańskiego w stopniu znacznym, Tczew przestał być jedynie lokalnym rynkiem

⁴³ L. Muszczyński, *Gospodarka Tczewa w latach 1945-1970*, Gdańsk 1972, s. 42-45.

⁴⁴ 10/1664/0/6/130; 10/1164/0/13.3/1493.

⁴⁵ J. Gołaski, *Rozwój przestrzenny Tczewa*, Warszawa 1985, s. 112-115.

⁴⁶ K. Ickiewicz, *Tczew w latach 1945-1990...*, s. 28-30.

⁴⁷ „Dz.U.” 1952, nr 19, poz. 118.

zbytu dla rolnictwa i ugruntował swoją pozycję jako lokalne centrum edukacyjne, kulturalne, a przede wszystkim jako miejsce pracy dla mieszkańców Bałdowa, Czarlina, Rokitek, Śliwin, Zajączkowa czy Tczewskich Łąk. Fundamentem tej relacji była ustawa z marca 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej, która scentralizowała zarząd nad powiatem i narzuciła miastu rolę dyspozytora zasobów, a w sferze kultury i organizacji przestrzeni społecznej – głównego animatora życia społecznego w promieniu kilkunastu kilometrów⁴⁸.

Koncepcja Tczewa jako lokalnego ośrodka funkcjonalnego opierała się w dużej mierze na dynamicznym rozwoju przemysłu, co wymuszało codzienną migrację wahadłową ludności wiejskiej do miasta, zaś – znacznie rzadziej – z miasta do wsi. Mieszkańcy Rokitek i Śliwin, ze względu na bliskość geograficzną, stali się integralną częścią tczewskiej klasy robotniczej, znajdując zatrudnienie w Zakładach Sprzętu Motoryzacyjnego czy tczewskiej Stoczni Rzecznej. Dokumentacja archiwalna z lat 50. XX w. wskazuje na systematyczne próby włączania tych osad w miejski system komunikacyjny, co miało ułatwić dojazd do pracy, ale także dostęp do placówek oświatowych. W tym układzie np. Rokitki zaczęły pełnić funkcję „sypialni” i terenu rekreacyjnego dla mieszkańców miasta, co zatarło tradycyjne miejscowe podziały między tkanką miejską a wiejską⁴⁹.

Relacje z Zajączkowem natomiast miały w tym okresie charakter technokratyczny i funkcjonalny, determinowany przez rozbudowę węzła kolejowego. Zajączkowo (Zajączkowo Dworzec), jako jedna z największych stacji rozrządowych w kraju, stanowiło o sile ekonomicznej powiatu tczewskiego, a tamtejsze kadry techniczne były silnie związane z tczewskim środowiskiem inteligenckim i kulturalnym. Wspólnota interesów pracowników kolei tworzyła specyficzny etos zawodowy, który przenikał do tczewskich domów kultury i klubów sportowych i na długo związała się z kulturą miasta. W sprawozdaniach z działalności kulturalno-oświatowej z lat 60. XX w. podkreślano rolę świetlic kolejowych w Zajączkowie jako filii miejskich instytucji kultury, co świadczy o głębokiej symbiozie obu ośrodków⁵⁰. Szczególne miejsce w strukturze mikroregionu zajmowały Tczewskie Łąki i Bałdowo, które mimo nabierania coraz bardziej znacznego charakteru przemysłowego, zachowały charakter rolniczy, stanowiąc bezpośrednie zaplecze aprowizacyjne dla potrzeb rosnącej populacji miasta. Tczewskie Łąki, ze względu na swoje położenie w dolinie Wisły, były obszarem

⁴⁸ K. Ickiewicz, Tczew w latach 1945-1990..., s. 42.

⁴⁹ 10/1280/0/1.11/1145; 10/1280/0/1.11/1188.

⁵⁰ 10/1626/0/-/75; 10/1626/0/-/76; 10/1626/0/-/77; 10/1626/0/-/78; 10/1626/0/-/79; 10/1626/0/-/80.

strategicznym pod względem melioracyjnym i przeciwpowodziowym, co wymagało stałej współpracy technicznej między miejskimi służbami komunalnymi a lokalnymi wspólnotami gruntowymi. Z kolei Bałdowo, dzięki swojej malowniczości, zaczęło być postrzegane przez władze planistyczne z Gdańska i Tczewa jako miejsce osadnictwa jednorodzinnego i letniskowego, co zapoczątkowało procesy suburbanizacyjne, widoczne wyraźnie pod koniec lat 60. XX w.⁵¹.

Kulturowa rola Tczewa jako ośrodka powiatowego wyrażała się najpełniej poprzez działalność Powiatowego Domu Kultury oraz Powiatowej Biblioteki Publicznej. Instytucje te sprawowały merytoryczną opiekę nad świetlicami wiejskimi w Czarlinie i Śliwinach. W latach 1960-1975 organizowano liczne przeglądy amatorskiego ruchu artystycznego, w których brały udział zespoły z okolicznych wsi, integrując społeczność lokalną wokół miejskiego centrum. Czarlin, położony na ważnym węźle drogowym, stał się punktem styku między kulturą wiejską Kociewia a modernistycznymi aspiracjami Tczewa. W Czarlinie nierzadko lokalizowano wystawy rolnicze i organizowano dożynki powiatowe, które były manifestacją jedności robotniczo-chłopskiej, kluczowej dla ówczesnej ideologii socjalistycznej⁵². Nie oceniając jednakże roli państwa i jego celów w tym zakresie należy zaznaczyć, że w tym czasie powstały silne powiązania Tczewa i jego najbliższej okolicy w szeroko rozumianej wymianie kulturalno-oświatowej; miasto proponowało mieszkańcom wsi rozrywkę z gatunku tzw. „kultury miejskiej”, ale i wieś proponowała mieszkańcom Tczewa własną kulturę wiejską, którą chętnie eksponowano w Tczewie praktycznie we wszystkich dziedzinach i formach upowszechniania kultury.

W sferze planowania przestrzennego lata 70-te XX w. przyniosły koncepcję utworzenia tzw. „Wielkiego Tczewa”, która zakładała jeszcze ściślejsze powiązanie podmiejskich miejscowości z miastem. Projekty te, widoczne w planach zagospodarowania przestrzennego powiatu tczewskiego, zakładały budowę nowoczesnych arterii komunikacyjnych łączących Tczew z Czarlinem i Rokitkami, co miało ostatecznie przeobrazić te wsie w osiedla typu podmiejskiego. Proces ten był wspierany przez rozbudowę sieci gazowej i wodociągowej wychodzącej z miasta w kierunku Bałdowa i Śliwin. Jednakże wyłączenia gruntów z granic administracyjnych Tczewa na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dniem 1 stycznia

⁵¹ W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), *Historia Tczewa...*, s. 288-290.

⁵² L. Muszczyński, *Gospodarka Tczewa...*, s. 75.

1972 r. (1 277, 35 ha) było wyrazem pewnej sprzeczności w realizacji działań i brakiem spójności w poczynaniach władz państwowych⁵³.

Od 1964 r. prowadzone były prace nad ogólnym planem zagospodarowania pasa brzegu Morza Bałtyckiego oraz terenów przyległych w ówczesnych trzech nadmorskich województwach: gdańskim, koszalińskim i szczecińskim. Pracami tymi, koordynowanymi przez Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Gdańsku, objęto również powiat tczewski z Tczewem oraz – częściowo, w zakresie studiów problematycznych, miejscowości przyległe do miasta. Interesujący nas obszar, z wyłączeniem terenów przemysłowych, był przewidziany na obsługę funkcji mieszkaniowej oraz przemysłu, z mieszaną funkcją mieszkalną i rolniczą. Ogólny plan rozwoju przestrzennego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z 1970 r. i oparta na nim koncepcja rozwoju przestrzennego kraju wskazywała Tczew wraz z obszarami na południe od niego i w dalszym stopniu również na zachód jako obszar umiarkowanej urbanizacji z tendencją rozwojową w kierunku aglomeracji gdańskiej, po pokonaniu przeszkód terenowych i po przeprowadzeniu koniecznych melioracji. Wprowadzenie jakichkolwiek działań w tym zakresie wiązało się z koniecznością poprawy przestarzałej i mocno pojemnościowo ograniczonej infrastruktury drogowej w Tczewie, budowy nowych dróg w mieście i dróg obwodowych, co niestety realizowane było niekompleksowo, by wszelkie działania z tym związane wstrzymać do 1980 r. już we wczesnych fazach realizacyjnych⁵⁴. Dopiero lata 80. XX w. wiązały się z koniecznością sporządzenia miejscowych szczegółowych planów zagospodarowania przestrzennego na poziomie poszczególnych miejscowości. W planach gospodarczych Miejskiej Rady Narodowej w Tczewie zaczęły nabierać coraz większego znaczenia zagadnienia związane z turystyką, ochroną środowiska i budownictwem indywidualnym, co otworzyło drogę do większego niż dotąd powiązania przestrzennego i funkcjonalnego miasta z sąsiednimi miejscowościami nie tylko w oparciu o przemysł. Przewidywano dalszą ekspansję (z konieczności, to jest z braku rezerw terenowych) substancji budowlanej bez względu na jej charakter poza granice administracyjne Tczewa, szczególnie w kierunku zachodnim i we współpracy z Gminną Radą Narodową w Tczewie. Podtczewskie miejscowości zaczęły nabierać charakteru nierolniczego (z wyjątkiem centrów wsi) zarówno w sferze mieszkalnej, jak i gospodarczej. Procesu tego nie

⁵³ „Dz.U.” 1971, nr 17, poz. 164.

⁵⁴ P. Śleszyński, Problematyka aglomeracji i obszarów metropolitalnych oraz jej znaczenie dla kształtowania systemu osadniczego i zagospodarowania przestrzennego kraju w publikacjach KPZK PAN okresu 1960-1989 [w:] Polska myśl urbanistyczna i planistyczna z okresu PRL-u i jej aktualność. Wybór esejów, pod red. T. Markowskiego i M. Nowaka, Warszawa 2023, s. 58-60.

przerwała zmiana modelu gospodarczego kraju, zapoczątkowana w 1987 i 1988 r., jak i upadek systemu politycznego (socjalistycznego) w 1989 r., a jedynie nabrała większego tempa.

W odniesieniu do okresu 1950-1975 należy stwierdzić, że Tczew skutecznie wypełnił rolę wiodącego ośrodka regionalnego, który nie tylko administrował podległym mu terytorium, ale także znacząco wpłynął na kierunek cywilizacyjnych zmian w sąsiednich (podmiejskich) miejscowościach. Więzi kulturowe, początkowo oparte na tradycyjnej wymianie handlowej i wspólnych obrzędach religijnych, ewoluowały w stronę nowoczesnych powiązań funkcjonalnych. Miasto oferowało dostęp do wyższej jakości usług medycznych, edukacji średniej i kultury masowej (kino, teatr), podczas gdy wsie takie jak Tczewskie Łąki, Zajączkowo czy Rokitki dostarczały niezbędnej przestrzeni dla rozwoju przemysłu i infrastruktury transportowej. Ta wzajemna zależność, choć niepozbawiona napięć wynikających z nierównomiernego rozkładu inwestycji, uformowała trwały mikroregion tczewski, którego struktura przetrwała w niemal niezmienionym kształcie do reformy administracyjnej w 1975 r.⁵⁵.

Ogólnie rzecz ujmując, koncepcja rozwoju Tczewa i powiatu tczewskiego w latach 1950-1980 ewoluowała od lokalnego ośrodka węzłowego do częściowo zintegrowanego i ważnego elementu aglomeracji gdańskiej, pełniącego funkcję południowego bieguna wzrostu w ramach tzw. pasmowo-węzłowego układu osadniczego. Proces ten był ściśle skorelowany z centralistyczną polityką planowania przestrzennego Polski Ludowej, która zakładała ścisły związek pomiędzy ośrodkiem miejskim a jego bezpośrednim zapleczem wiejskim, obejmującym w przypadku Tczewa: Bałdowo, Czarlin, Rokitki, Śliwiny, Zajączkowo oraz Tczewskie Łąki. W dokumentacji planistycznej z tego okresu Tczew nie był postrzegany jako jednostka izolowana, lecz jako ważne i kluczowe ogniwo transportowe i rezerwuuar siły roboczej dla zespołu miejskiego Gdańsk-Sopot-Gdynia, co wymuszało specyficzne kierunki zagospodarowania terenów przyległych. Podstawą prawną i ideologiczną tych przemian były kolejne plany sześcioletnie oraz perspektywiczne plany zagospodarowania kraju i województwa gdańskiego, w których wyrażono dążenia do utworzenia tzw. „Wielkiego Tczewa” – organizmu miejsko-wiejskiego o wysokim stopniu uprzemysłowienia⁵⁶. Relacje funkcjonalne z Zajączkowem Tczewskim w latach 50. i 60. XX w., które budowały się na nieco innych zasadach, niż Tczewa z pozostałymi miejscowościami, stanowiły fundament gospodarczy mikroregionu i województwa, determinowany przez rozbudowę jednego z

⁵⁵ J. Landowski, *Z dziejów Tczewa w XX wieku...*, s. 142-145.

⁵⁶ K. Ickiewicz, *Tczew w latach 1945-1990...*, s. 45-48.

największych w Europie węzłów rozrządowych. Zajączkowo, choć administracyjnie odrębne od Tczewa, stało się w rzeczywistości technicznym (transportowym) przedmieściem miasta, a jego rozwój był bezpośrednio powiązany z potrzebami transportowymi gdańsko-gdyńskiego zespołu portowego.

Zachowały się liczne protokoły uzgodnień dotyczące rozbudowy infrastruktury kolejowej, które wskazywały na konieczność rezerwacji terenów pod rozbudowę torowisk kosztem gruntów rolnych Tczewskich Łąk. Miejscowość ta, ze względu na swoje położenie w polderze Wisły, pełniła rolę strategicznego bufora hydrologicznego, ale jednocześnie była systematycznie drenowana z zasobów ludzkich na rzecz zakładów przede wszystkim Polskich Kolei Państwowych⁵⁷. Kolejnym filarem koncepcji rozwoju była stymulacja procesów suburbanizacji wzdłuż osi południowej i zachodniej, obejmującej Rokitki i Śliwiny. W latach 70. XX w., w dobie modernizacji społeczno-gospodarczej kraju, Rokitki zaczęły być postrzegane jako zaplecze rekreacyjno-mieszkalne dla robotników z Tczewa. Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego z 1977 r. przewidywał przekształcenie terenów wokół jezior rokickich w kompleksy wypoczynkowe, przy jednoczesnym zachowaniu ich funkcji rolniczej jako dostawcy warzyw i mleka dla miasta. Śliwiny zaś, ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo z rozwijającymi się zakładami przemysłowymi (m.in. Przekładni Samochodowych „Polmo”), stały się obszarem intensywnej zabudowy jednorodzinnej, co w dokumentacji archiwalnej określano jako proces „miejskiego przeobrażania wsi”⁵⁸.

Współpraca z aglomeracją gdańską najsilniej wyrażała się w projektowaniu układu komunikacyjnego, gdzie Czarlin pełnił rolę kluczowego węzła drogowego. Koncepcja rozwoju z lat 1970-1980 zakładała, że Czarlin stanie się swoistą „bramą wjazdową” do mikroregionu tczewskiego, łączącą miasto z magistralą północ-południe. W tym okresie planowano tam również lokalizację dużych obiektów użyteczności publicznej, w tym nowoczesnego szpitala powiatowego, który miał odciążyć placówki gdańskie. Dokumentacja znajdująca się w zasobach archiwalnych wskazuje na liczne ekspertyzy geologiczne i urbanistyczne mające na celu potwierdzenie przydatności terenów Czarlina pod wysoką zabudowę mieszkaniową, co miało ostatecznie scalić tę wieś z południowymi dzielnicami Tczewa⁵⁹. Bałdowo natomiast w strukturze mikroregionu pełniło funkcję najbardziej historycznie tradycyjną, lecz równie istotną. Jako wieś o wysokiej kulturze rolnej, miało stanowić trwałą barierę dla

⁵⁷ 10/1581/0/-/257; 10/1581/0/-/279; 10/1581/0/-/302; 10/1581/0/-/543; 10/1581/0/-/675; 10/1581/0/-/676.

⁵⁸ 10/1280/0/-/5225.

⁵⁹ 10/1581/0/-/678; 10/1581/0/-/685; 10/1581/0/-/686; 10/1581/0/-/687; 10/1581/0/-/688; 10/1581/0/-/689; 10/1581/0/-/690; 10/1581/0/-/691; 10/1581/0/-/692.

niekontrolowanego rozlewania się miasta w kierunku południowo-wschodnim, zachowując charakter zaplecza żywnościowego. Niemniej jednak, w koncepcjach z końca lat 70. XX w., Bałdowo pojawiło się jako element tzw. „zielonego pierścienia” Tczewa, gdzie planowano lokalizację ośrodków szkoleniowych dla kadr zarządzających tczewskim przemysłem (i nie tylko). Relacja ta była oparta na ścisłej hierarchii: Tczew jako centrum decyzyjne i produkcyjne oraz miejscowości satelitarne jako wyspecjalizowane strefy funkcyjne⁶⁰.

Integracja Tczewa z aglomeracją gdańską w latach 1950-1980 nie była zatem procesem wolnym od problemów. Analiza sprawozdań Powiatowej Komisji Planowania Gospodarczego w Tczewie ujawniła konflikty dotyczące alokacji środków finansowych – miasto dążyło do centralizacji inwestycji w obrębie swoich granic administracyjnych, podczas gdy miejscowości takie jak Tczewskie Łąki czy Zajączkowo domagały się lepszej infrastruktury socjalnej w zamian za udostępnianie terenów pod inwestycje państwowe. Mimo to, w omawianym okresie udało się wytworzyć unikalny model współzależności, w którym Tczew stał się niezbędnym łącznikiem między rolniczym Kociewiem a przemysłowym Wybrzeżem (Trójmiastem), co trwale zdefiniowało tożsamość przestrzenną ziemi tczewskiej⁶¹.

W ramach całości tych działań, udokumentowanych w planach perspektywicznych, dążono do stworzenia spójnego systemu, w którym odległość czasowa (dostępność czasowa) między Tczewem a Gdańskiem, dzięki modernizacji linii kolejowej E-65, miała ulec radykalnemu skróceniu. To właśnie w tym okresie upatrywać należy źródeł dzisiejszego miejsca Tczewa jako ważnego ośrodka uzupełniającego Trójmiasto. Proces ten, choć przerywany kryzysami gospodarczymi lat 70. XX w., pozostawił po sobie trwałe ślady w postaci uzbrojenia terenów i wytyczenia głównych osi rozwojowych, które do dziś wyznaczają kierunki rozbudowy Bałdowa, Czarlina czy Rokitek.

Realizacja koncepcji „Wielkiego Tczewa” oraz rozwój osiedli mieszkaniowych budowanych w technologii tzw. wielkiej płyty w latach 1975-1985 wywołały bezprecedensowe przemiany demograficzne i funkcjonalne w mikroregionie tczewskim. Proces ten, będący częścią szerszej strategii budowy aglomeracji gdańskiej, doprowadził do gwałtownego drenażu ludności z miejscowości wiejskich do nowo powstających osiedli mieszkaniowych, takich jak Suchostrzygi czy osiedla Czyżykowo, co trwale zmieniło strukturę społeczną Bałdowa, Rokitek i Czarlina. Miasto, oferując nowoczesne wówczas mieszkania z pełną infrastrukturą sanitarną,

⁶⁰ L. Muszczyński, *Gospodarka Tczewa w latach 1945-1970...*, s. 112-115.

⁶¹ W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), *Historia Tczewa...*, s. 312-315.

stało się potężnym magnesem dla młodego pokolenia mieszkańców wsi, co odnotowywano jako odpływ siły roboczej z sektora rolniczego do przemysłu i budownictwa⁶². W Rokitkach skutki tej ekspansji były najbardziej widoczne. Miejscowość ta, położona w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych stref zurbanizowanych, zaczęła tracić swój rolniczy charakter na rzecz funkcji usługowych i mieszkaniowych o niższej intensywności. Migracja do tczewskich osiedli mieszkaniowych spowodowała proces starzenia się populacji w tradycyjnej zabudowie Rokitek, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców „napływowych”, którzy osiedlali się w tej miejscowości, pracując jednocześnie w Tczewie lub Gdańsku. Czarlin natomiast doświadczył w tym czasie specyficznej dwoistości rozwojowej. Z jednej strony, plany budowy wielkiego szpitala i węzła komunikacyjnego przyciągały inwestycje, z drugiej zaś – budownictwo wielkopłytowe w samym Tczewie oferowało szybszą ścieżkę do uzyskania własnego lokum niż indywidualne budownictwo jednorodzinne w Czarlinie. Powodowało to, że Czarlin stał się swoistym punktem etapowym dla ludności migrującej z dalszych części Kociewia, która po kilku latach starań przenosiła się do miejskich zasobów lokalowych. Bałdowo, mimo silnego zakorzenienia rolniczego, nie pozostało obojętne na zmiany demograficzne. Bliskość osiedla Czyżykowo sprawiła, że Bałdowo stało się naturalnym zapleczem żywnościowym dla nowych lokatorów tczewskich osiedli. Jednakże młodzi mieszkańcy Bałdowa, widząc kontrast między nieatrakcyjną dla nich pracą na roli a standardem życia w nowych osiedlach, masowo składali wnioski o przydział mieszkań w spółdzielniach mieszkaniowych w Tczewie; nierzadko wynikało to z faktu zatrudnienia w Tczewie. Ten trend demograficzny zmusił władze do zmiany podejścia do planowania – zaczęto rozważać Bałdowo jako teren pod zabudowę „rezydencjonalną” dla kadry kierowniczej tczewskich zakładów, co miało zatrzymać najbardziej wykwalifikowanych pracowników w pobliżu miasta⁶³.

Koncepcja rozwoju mikroregionu w latach 1975-1985 zakładała również ścisłą współpracę komunikacyjną, która miała ułatwić mieszkańcom Zajączkowa i Śliwin dostęp do tczewskich centrów usługowych zlokalizowanych przy nowych osiedlach. Rozbudowa sieci komunikacji autobusowej była bezpośrednią odpowiedzią na potrzeby nowych mieszkańców osiedli mieszkaniowych, którzy często pochodzili z okolicznych wsi i nadal utrzymywali z nimi silne więzi rodzinne oraz gospodarcze. Rozbudowie uległa zatem sieć komunikacyjna łącząca Tczew z sąsiednimi miejscowościami.

⁶² K. Ickiewicz, Tczew w latach 1945-1990..., s. 156-158.

⁶³ J. Landowski, Z dziejów Tczewa w XX wieku..., s. 188-190.

Lata 1975-1985 były okresem, w którym Tczew energicznie włączył do siebie znaczną część energii demograficznej własnego zaplecza wiejskiego. Budowa osiedli z wielkiej płyty, choć rozwiązywała część problemów mieszkaniowych, przyczyniła się do zniszczenia tradycyjnych struktur wiejskich w Bałdowie, Czarlinie i Rokitkach. Proces ten stworzył jednakże podwaliny pod nowoczesny obszar metropolitalny, w którym granice między Tczewem a sąsiednimi miejscowościami stawały się płynne, a wzajemne powiązania funkcjonalne – nierozzerwalne. Tczew jako południowy filar aglomeracji gdańskiej w pełni ukształtował się właśnie w schyłkowym okresie Polski Ludowej⁶⁴.

Plan perspektywiczny rozwoju Polski, formułowany w latach 70. XX w. i – nie bez przeszkód – realizowany w latach następnych, zakładał głęboką transformację struktury osadniczej kraju, w której Tczew wraz z otaczającym go mikroregionem miał pełnić rolę kluczowego ogniwa południowego pasma rozwojowego aglomeracji gdańskiej. W koncepcji tej, osadzonej w realiach planowania wieloszczeblowego, postrzegano Tczew jako ośrodek o znaczeniu ponadlokalnym, którego rozwój do 2000 r. miał doprowadzić do powstania spójnego organizmu miejsko-przemysłowego, integrującego bezpośrednio przyległe miejscowości, takie jak Bałdowo, Czarlin, Rokitki, Śliwiny, Zajączkowo oraz Tczewskie Łąki. W ramach planów regionalnych województwa gdańskiego, Tczew wyznaczono jako miasto o dominującej funkcji przemysłowo-transportowej, mające odciążać Trójmiasto poprzez przejęcie części funkcji produkcyjnych oraz mieszkaniowych, a co determinowało kierunki ekspansji terytorialnej w stronę południową i zachodnią⁶⁵.

Podstawą opracowania tej perspektywicznej wizji była modernizacja i rozbudowa tczewskiego węzła kolejowego oraz powiązanie go z nowoczesną siecią drogową, co bezpośrednio rzutowało na status m.in. Zajączkowa. Zajączkowo w planach do 2000 r. traktowane było jako strategiczne kolejowe zaplecze techniczne portów Gdyni i Gdańska, a projektowana rozbudowa stacji rozrządowej wymuszała ścisły związek przestrzenny z Tczewskimi Łąkami. Obszar ten zresztą, ze względu na specyficzne uwarunkowania fizjograficzne, nadal miał pełnić funkcję strefy ochronnej i melioracyjnej, lecz jednocześnie przewidywano tam lokalizację urządzeń infrastruktury technicznej niezbędnej dla funkcjonowania aglomeracji tczewskiej. Dążono zatem do pełnej integracji systemów

⁶⁴ W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), *Historia Tczewa...*, s. 340-345.

⁶⁵ K. Ickiewicz, *Tczew w latach 1945-1990...*, s. 142-145.

inżynieryjnych miasta i tych jednostek osadniczych, co miało umożliwić płynne przepływy towarowe i ludzkie w układzie pasmowym.

Koncepcja rozwoju Rokitek i Śliwin w perspektywie do 2000 r. zakładała również stopniowe przekształcanie tych miejscowości w zurbanizowane strefy podmiejskie o dominującej funkcji mieszkaniowej i rekreacyjnej. Na Rokitki wskazywano w planie perspektywicznym jako główny ośrodek wypoczynku mieszkańców Tczewa. Przewidywano tam budowę ośrodków sportów wodnych, jak i modernizację istniejącego lokalnego układu komunikacyjnego, który miał połączyć tę wieś z projektowaną południową obwodnicą Tczewa. Śliwiny, graniczące z terenami przeznaczonymi pod intensywny rozwój przemysłu ciężkiego i motoryzacyjnego, miały stać się obszarem lokalizacji budownictwa jednorodzinnego, co miało zapobiegać nadmiernemu zagęszczeniu ludności w centrum Tczewa. Czarlin, w planach długofalowych miał być wykorzystywany jako miejscowość obsługująca magistrale drogowe i jako nowoczesny węzeł usługowy i logistyczny, który do 2000 r. miał zostać połączony z Tczewem zwartą zabudową przemysłowo-składową. Planowano tam lokalizację obiektów o znaczeniu regionalnym (wojewódzkim), w tym szpitala oraz bazy transportowej. Bałdowo natomiast miało zachować funkcję miejscowości produkcyjnej żywności, jednak z wyraźnym wskazaniem na rozwój specjalistycznej produkcji ogrodniczej ukierunkowanej na rynek miejski, przede wszystkim Tczewa. W tym układzie miasto pełniło rolę bieguna wzrostu, który poprzez system dotacji i inwestycji centralnych miał podnosić standard cywilizacyjny okolicznych miejscowości do poziomu miejskiego⁶⁶.

W wizji rozwoju kraju w 2000 r. zakładano, że mikroregion tczewski stanie się modelowym przykładem „socjalistycznego zespołu osadniczego”, gdzie różnice między miastem a wsią zostaną zatarte dzięki powszechnej elektryfikacji, gazyfikacji oraz rozbudowie transportu publicznego. Zajączkowo Tczewskie i Rokitki miały zostać spięte z miastem systemem szybkiej kolei podmiejskiej, co było elementem szerszego planu modernizacji korytarza transportowego północ-południe i ściślejszym powiązaniem rejonu Gdańska i Gdyni z Tczewem i jego najbliższą okolicą. Mimo że wiele z tych założeń zostało zweryfikowanych przez kryzys gospodarczy lat 80. XX w., to właśnie w planach perspektywicznych z lat 1970-1975 wytyczono ramy przestrzenne, w których Tczew funkcjonuje do dziś, włączając Bałdowo i Czarlin w sferę bezpośrednich wpływów aglomeracyjnych.

⁶⁶ W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), *Historia Tczewa...*, s. 295-300.

Ostatecznie koncepcje rozwoju Tczewa i ich zmiany z lat 1970-2000 konstruowane były na założeniach opartych na poprawie kondycji ekonomicznej kraju, a przede wszystkim na możliwościach, jakie wynikały ze śmiałych prognoz ówczesnej demografii. Choć transformacja ustrojowa po 1989 r. wymusiła zmiany w realizacji tych planów, sama struktura funkcjonalna mikroregionu, oparta na dominacji Tczewa jako ośrodka powiatowego (z chwilą likwidacji powiatu w 1975 r. – rejonowego) i węzłowego, określiła ogólny perspektywiczny plan działań w rozwoju miasta i jego otoczenia. Współzależność miasta od Zajączkowa w sferze transportu czy Rokitek w sferze rekreacji stanowi do dziś podstawę strategii rozwoju, potwierdzając trafność części diagnoz postawionych przez urbanistów w dekadzie lat 70. XX w., choć mocno przededefiniowanych w nowych uwarunkowaniach politycznych, systemowych, gospodarczych i społecznych⁶⁷. Kryzys gospodarczy lat 80. XX w. wymusił drastyczną rewizję ambitnych założeń planu perspektywicznego, co najsilniej odbiło się na projektach infrastrukturalnych w Czarlinie i Zajączkowie. Zahamowanie (wręcz wstrzymanie) dynamiki inwestycyjnej państwa doprowadziło do przejścia z fazy ekspansywnego budownictwa w fazę „zarządzania niedoborem”, w której priorytetem stało się utrzymanie istniejących struktur kosztem wielkoskalowych zamierzeń rozwojowych. W praktyce np. odkładano kluczowe elementy realizacji węzła w Czarlinie oraz modernizację zaplecza socjalnego w Zajączkowie na bliżej nieokreśloną przyszłość⁶⁸. We wspomnianym Czarlinie najbardziej dotkliwym skutkiem kryzysu było wstrzymanie prac przygotowawczych pod budowę nowoczesnego kompleksu szpitalnego oraz towarzyszącego mu osiedla mieszkaniowego. Pierwotna koncepcja zakładała, że Czarlin stanie się jednostką osadniczą o wysokim standardzie usług medycznych, jednak braki w zaopatrzeniu w materiały budowlane (notowane zresztą w całym kraju) oraz cięcia w budżecie centralnym spowodowały, że tereny te pozostały w dużej mierze niezagospodarowane lub zostały oddane w czasową dzierżawę rolniczą. Niemożliwym stała się nawet budowa pomniejszych obiektów usługowych zarówno w Tczewie, jak i w sąsiednich miejscowościach; procesy integracyjne i konieczna do ich przeprowadzenia rozbudowa infrastruktury stanęły więc w miejscu. W Zajączkowie zaniechano budowy nowoczesnego zaplecza socjalno-bytowego dla pracowników kolei, które miało powstać na styku Zajączkowa i Tczewskich Łąk. Planowana budowa do 2000 r. bezkolizyjnego skrzyżowania i koniecznej towarzyszącej infrastruktury, a więc przedsięwzięć, które miały odciążać lokalną komunikację między Tczewem a Bałdowem, pozostały nadal tylko w fazie projektu. Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku przeznaczała środki wyłącznie do prowadzenia pilnych i koniecznych remontów, a

⁶⁷ L. Muszczyński, *Gospodarka Tczewa w latach 1945-1970...*, s. 125-130.

⁶⁸ K. Ickiewicz, *Tczew w latach 1945-1990...*, s. 165-168.

to wpływało na niszczenie infrastruktury drogowej przez używany przez kolej sprzęt remontowy. Kryzys lat 80. XX w. wpłynął również na powiązanie Tczewa z Bałdowem i Rokitkami w zakresie tworzenia bazy rekreacyjno-wypoczynkowej. Projektowane w latach 70. XX w. centra wypoczynkowe nad jeziorami w rejonie Rokitek i Lubiszewa zostały okrojone w planach do skromnych pracowniczych ogrodów działkowych, co było wyrazem adaptacji do warunków gospodarki reglamentowanej. Nowoczesna baza wypoczynkowa ustąpiła prowizorycznym domkom letniskowym, co trwale zmieniło estetykę tego obszaru, oddalając go od wizji nowoczesnego satelity aglomeracji gdańskiej⁶⁹.

Transformacja koncepcji rozwoju w cieniu kryzysu lat 80. XX w. unaoczniała kruchość założeń planowania perspektywicznego opartego na stałym wzroście. Mikroregion tczewski, zamiast stać się zwartą aglomeracją, wchodził w dekadę lat 90. XX w. jako region niedokończonych inwestycji, które dopiero w nowej rzeczywistości rynkowej zaczęły być etapowo realizowane, w zupełnie innych formach własnościowych i funkcjonalnych, a przede wszystkim gospodarczych. Proces transformacji ustrojowej i gospodarczej po 1990 r. wymusił radykalną rewizję założeń planistycznych z okresu Polski Ludowej, co w mikroregionie tczewskim przejawiało się przede wszystkim komunalizacją mienia państwowego oraz gwałtowną zmianą struktury własnościowej gruntów. Ustawowe przywrócenie samorządu terytorialnego w 1990 r. przerwało epokę centralistycznego planowania w ramach koncepcji „Wielkiego Tczewa”, oddając realną władzę nad przestrzenią nowo powstałym gminom – miejskiej w Tczewie oraz wiejskiej. Ten rozdział kompetencji administracyjnych wpłynął na założenia związków między miastem a Bałdowem, Czarlinem, Rokitkami, Śliwinami i Zajączkowem, gdzie dotychczasowe plany perspektywiczne zderzyły się z mechanizmami wolnorynkowymi oraz z coraz częściej akcentującymi swoją obecność lokalnymi wspólnotami⁷⁰. Kluczowym dokumentem odzwierciedlającym tę zmianę był proces przekazywania gruntów Skarbu Państwa na rzecz gminy, co w przypadku Rokitek i Śliwin oznaczało otwarcie terenów dotychczas rezerwowanych pod wielki przemysł dla prywatnego budownictwa mieszkaniowego. Zjawisko to doprowadziło do powstania nowej tkanki osadniczej, która nie była już wynikiem odgórnego planu, lecz wypadkową indywidualnych decyzji inwestycyjnych. Rozpoczął się proces przekazywania mienia, który odbywał się nie bez trudności w rozgraniczeniu infrastruktury technicznej, dzielonej teraz pomiędzy odrębne jednostki samorządu.

⁶⁹ W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), *Historia Tczewa...*, s. 352-355.

⁷⁰ K. Ickiewicz, *Tczew w latach 1945-1990...*, s. 180-184.

W Czarlinie, transformacja po 1990 r. przyniosła ostateczne zarzucenie dotychczasowych projektów (w tym budowy szpitala) na rzecz rozwoju drobnej przedsiębiorczości i logistyki. Grunty, które w planie perspektywicznym do 2000 r. miały stanowić zwartą zabudowę miejską, stały się przedmiotem obrotu rynkowego, co przyciągnęło inwestorów zewnętrznych wykorzystujących strategiczne położenie miejscowości przy drodze krajowej nr 1. Związki Tczewa z Czarlinem przestały opierać się na podległości administracyjnej, a zaczęły przybierać formę konkurencji lub kooperacji międzygminnej w zakresie gospodarki odpadami czy zaopatrzenia w wodę. Bałdowo i Tczewskie Łąki w nowym systemie prawnym stały się obszarami o szczególnej presji na zachowanie funkcji rolniczej przy jednoczesnym wzroście wartości gruntów jako terenów budowlanych. Likwidacja Państwowych Gospodarstw Rolnych i wejście w życie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa z 1991 r. spowodowały, że znaczne połacie ziemi w tych miejscowościach trafiły do Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa; przyjęty wówczas model zarządzania nieruchomościami budził (i budzi) do dzisiaj szereg wątpliwości. W przeciwieństwie do planów z lat 70. XX w., które zakładały tam umiejscowienie obszarów zielonych miasta, lata 90. XX w. przyniosły parcelację dawnych pól na działki budowlane, co trwale zmieniło krajobraz kulturowy w tej części ziemi tczewskiej⁷¹. Dodatkowo Zajączkowo po 1990 r. stanęło przed wyzwaniem restrukturyzacji sektora kolejowego, co osłabiło dotychczasowe ścisłe powiązania funkcjonalne z tczewskimi zakładami pracy. Dawna koncepcja uczynienia z Zajączkowa ważnego wielozadaniowego centrum kolejowego ustąpiła miejsca próbom poszukiwania nowej tożsamości mieszkańców miejscowości jako samodzielnego ośrodka w ramach gminy wiejskiej Tczew i jako wsi niekoniecznie opartej na rozwoju kolei. Jednocześnie wspólna dla całego mikroregionu infrastruktura, (ujęcia wody, systemy oczyszczania ścieków), stała się przedmiotem trudnych do osiągnięcia porozumień międzygminnych⁷².

Lata 1990-2000 stały się zatem okresem, w którym Tczew i jego mikroregion przeszły od śmiałych wizji perspektywicznych do pragmatycznej gospodarki samorządowej. Dawne plany integracji z aglomeracją gdańską nie straciły na aktualności, lecz ich realizacja uzależniona została od realiów mechanizmów rynkowych. Bałdowo, Czarlin, Rokitki i Śliwiny, choć administracyjnie oddzielone od miasta, stały się silniej związane funkcjonalnie z Tczewem, tworząc nowoczesny (a jakże inny od pierwotnie planowanego) obszar

⁷¹ W. Długokęcki, A. Groth, K. Kowalski (i inni), *Historia Tczewa...*, s. 360-365.

⁷² 10/3277, *passim*.

zurbanizowany, powstały w odmiennych od zakładanych warunkach organizacyjnych i finansowych⁷³.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, rozwój przestrzenny i administracyjny Tczewa oraz jego strefy podmiejskiej w latach 1970-2000 stanowił kontynuację złożonego procesu transformacji od scentralizowanego planowania socjalistycznego ku gospodarce rynkowej. W początkowym okresie, wyznaczonym przez reformę administracyjną z 1975 r., Tczew utracił status siedziby powiatu, pozostając nadal w województwie gdańskim, co wzmocniło dążenia planistów do uczynienia z miasta silnego ośrodka subregionalnego w ramach aglomeracji gdańskiej. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 maja 1975 r. w sprawie określenia miast oraz gmin stanowiących siedziby rad narodowych⁷⁴, miasto Tczew i gmina wiejska Tczew stały się odrębnymi jednostkami, co jednak nie przerwało ścisłych powiązań funkcjonalnych z miejscowościami takimi jak Bałdowo, Czarlin, Rokitki, Śliwiny, Zajączkowo i Tczewskie Łąki. Relacje pomiędzy tymi miejscowościami a Tczewem były sankcjonowane przez kolejne plany ogólnego zagospodarowania przestrzennego, które postrzegały przyległe do Tczewa miejscowości jako bezpośrednią rezerwę terytorialną (i demograficzną) dla dynamicznie rozwijającego się przemysłu⁷⁵.

Koncepcja rozwoju przestrzennego z lat 70. XX w. opierała się na budowie wielkich osiedli mieszkaniowych i wymuszało ekspansję miasta w kierunku zachodnim i południowym, bezpośrednio oddziałując na Rokitki i Śliwiny. Śliwiny, ze względu na bliskość Zakładów Przekładni Samochodowych „Polmo”, stały się obszarem, gdzie planowano nie tylko infrastrukturę techniczną, ale i zaplecze socjalne dla robotników. Rokitki, w dokumentacji planistycznej z lat 1973-1978 figurowały jako punkt ujęcia wody i zarazem teren rekreacyjny, mający zaspokajać potrzeby nowo powstających osiedli Suchostrzygi i Czyżykowo. Zajączkowo i Tczewskie Łąki w latach pozostawały pod wpływem zadań wyznaczonych z zakresu komunikacji. Rozbudowa węzła kolejowego w Zajączkowie, uznawanego za jeden z kluczowych elementów infrastruktury transportowej państwa, determinowała sposób zagospodarowania terenów wokół tej miejscowości. Tczewskie Łąki pełniły funkcję polderu zalewowego, co ograniczało tam trwałą zabudowę, jednak plan perspektywiczny dopuszczał lokalizację tam urządzeń hydrotechnicznych i linii energetycznych wysokiego napięcia. Relacje administracyjne w tym obszarze były specyficzne, gdyż wiele decyzji zapadało na szczeblu

⁷³ J. Landowski, *Z dziejów Tczewa w XX wieku...*, s. 210-215.

⁷⁴ „Dz.U.” 1975, nr 17, poz. 92.

⁷⁵ K. Ickiewicz, *Tczew w latach 1945-1990...*, s. 138-142.

ministerialnym, z pominięciem lokalnych rad narodowych (w Tczewie i sąsiednich). Po 1990 r., wraz z wejściem w życie ustawy o samorządzie terytorialnym⁷⁶, nastąpiła zmiana w sposobie zarządzania przestrzenią. Tczew jako gmina miejska i gmina wiejska Tczew stały się partnerami w trudnym procesie komunalizacji mienia. Rokitki, Śliwiny, Bałdowo, Czarlin i Zajączkowo znalazły się w granicach gminy wiejskiej, co wytworzyło naturalne napięcie (i tym samym trudności) między dążeniem miasta do dalszej ekspansji a potrzebami samorządu wiejskiego w zakresie ochrony własnej tożsamości, jak i zasobów podatkowych. W latach 1990-2000 proces ten ewoluował w stronę żywiołowej suburbanizacji, gdzie dawne rezerwy terenowe pod wielki przemysł w Rokitkach i Śliwinach zaczęły być parcelowane pod budownictwo jednorodzinne, o czym już wcześniej była mowa. Przygotowania do reformy administracyjnej z 1998 r., w ramach której od 1 stycznia 1999 r. ponownie zaczął funkcjonować powiat tczewski (na już zupełnie odmiennych podstawach organizacyjnych)⁷⁷ skutkowały ponownym wyznaczeniem Tczewa jako centrum administracyjnym mikroregionu, co stworzyło ramy nowej strategii rozwoju. Zajączkowo, borykające się z restrukturyzacją Polskich Kolei Państwowych oraz Czarlin, stający się centrum logistycznym, weszły w XXI w. jako jednostki silnie powiązane z rynkiem pracy Tczewa, lecz zachowujące odrębność organizacyjną, w tym finansową. Relacje te, kształtowane pomiędzy 1990 r. a chwilą obecną udowodniły, że mikroregion tczewski jest obecnie nierozzerwalnym organizmem funkcjonalnym, w którym granice administracyjne są wtórne wobec rzeczywistych przepływów społeczno-gospodarczych, utrwalonych w procesie historycznym bez względu na uwarunkowania państwowe, polityczne i ekonomiczne.

Proces oddziaływania Tczewa na bezpośredni mikroregion po 2000 r. do chwili obecnej charakteryzuje się przejściem od tradycyjnych relacji miasto-zaplecze ku daleko idącej integracji w ramach obszaru metropolitalnego, do którego włączona została również lokalna wieś, co znalazło odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych oraz aktach prawnych regulujących ustrój samorządowy i planowanie przestrzenne. Po reformie administracyjnej z 1998 r., usankcjonowanej ustawą o samorządzie powiatowym⁷⁸, Tczew odzyskał rolę centrum powiatowego, co wzmocniło jego funkcje administracyjne, edukacyjne i kulturotwórcze względem ościennych miejscowości, ale i sąsiednich gmin. Istotnym elementem kształtującym te relacje stała się Strategia Rozwoju Miasta Tczewa, która w kolejnych edycjach (m.in. na lata 2014-2020 i 2021-2030) podkreślała konieczność budowy spójnego systemu powiązań z

⁷⁶ „Dz.U.” 1990, nr 16, poz. 95.

⁷⁷ „Dz.U.” 1998, nr 103, poz. 652.

⁷⁸ „Dz.U.” 1998, nr 91, poz. 578.

jednostkami takimi jak: Bałdowo, Czarlin, Rokitki, Śliwiny i Zająchkowo⁷⁹. Aktualizacja strategii rozwoju miasta do 2040 r. również przewiduje dalszy rozwój powiązań pomiędzy Tczewem a sąsiednimi miejscowościami, przy jeszcze większym, niż dotąd zaangażowaniu społeczności lokalnej⁸⁰.

Po 2000 r. nastąpiła intensyfikacja procesów suburbanizacji w rejonie Tczewa, szczególnie widoczna w Rokitkach i Bałdowie. Rokitki, dzięki swojej atrakcyjnej lokalizacji nadjeziornej, przekształciły się z osady o charakterze rolniczo-usługowym w strefę rezydencjonalną Tczewa. To zjawisko wymusiło na władzach miasta, jak i gminy wiejskiej Tczew ścisłą współpracę w zakresie rozbudowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, co znajduje odzwierciedlenie w dokumentacji dotyczącej międzygminnych porozumień komunalnych. Jednocześnie Bałdowo, mimo zachowania obecnie już częściowo tylko rolniczego profilu, stało się naturalnym przedłużeniem tczewskiego Czyżykowa, a wszelkie inwestycje prowadzone w tej części gminy wiejskiej doprowadziły do przekształcenia gruntów rolnych w budowlane. Czarlin i Zająchkowo mają już ugruntowaną rolę poprzez przewagę funkcji transportowo-logistycznych, co było bezpośrednio powiązane z budową autostrady A1 oraz modernizacją korytarza kolejowego E-65. Czarlin, jako węzeł łączący magistralę północ-południe z drogą krajową nr 22, stał się centrum logistycznym o znaczeniu regionalnym, co mocno wpłynęło na lokalny rynek pracy i strukturę społeczną miejscowości. Z kolei Zająchkowo, mimo restrukturyzacji grupy Polskich Kolei Państwowych, zachowało status ważnego punktu w systemie transportowym aglomeracji gdańskiej⁸¹. Oddziaływanie społeczno-kulturowe Tczewa na te miejscowości objawia się głównie poprzez system oświaty i kulturę masową – tczewskie szkoły średnie oraz placówki (np. Centrum Kultury i Sztuki) stanowią główną bazę edukacyjną i rozrywkową dla mieszkańców pokolenia z Czarlina i Zająchkowa.

Związki Tczewa z Tczewskimi Łakami oraz Śliwinami po 2000 r. ewoluowały w stronę specjalizacji funkcjonalnej, choć związki te poniekąd stały się kontynuacją procesu historycznego, naznaczonego właściwościami terenowymi, następnie społecznymi i kulturowymi. Tczewskie Łąki, z uwagi na uwarunkowania przyrodnicze i ochronę przeciwpowodziową doliny Wisły, pozostały obszarem o ograniczonym potencjale urbanizacyjnym, choć administracyjnie miejscowość ta pozostaje silnie związana z miastem.

⁷⁹ <https://tczew.pl/strategia-rozwoju-tczewa-do-roku-2030/> (dostęp z 13.01.2026 r.).

⁸⁰ <https://tczew.pl/strategia-rozwoju-miasta-tczewa-do-roku-2040-wypelnij-ankiete/> (dostęp z 13.01.2026 r.).

⁸¹ „MP” 2005, nr 38, poz. 512.

Śliwiny graniczące z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną (z podstrefą Tczew), stały się polem oddziaływania przemysłowego. Rozwój strefy, regulowany rozporządzeniami Rady Ministrów, doprowadził do wzrostu zapotrzebowania na usługi pozaprzemysłowe w najbliższym sąsiedztwie, co stymuluje lokalną przedsiębiorczość w tej miejscowości⁸².

Po 2000 r. do chwili obecnej Tczew przestał być jedynie dominującym ośrodkiem administracyjnym, stając się centrum zintegrowanego przestrzennie, historycznie i społecznie mikroregionu. Rozwój Rokitek i Bałdowa, Czarlina jako logistycznego centrum oraz przemysłowego oddziaływania na Śliwiny – wszystko to stworzyło nowy organizm funkcjonalny, którego nie można już przerwać decyzjami administracyjnymi. Tczew jako centrum mikroregionu musi zatem przyciągać – i przyciąga – zasoby finansowe i ludzkie, zaś lokalnej społeczności oddaje do dyspozycji dobrze zorganizowane zaplecze i dostęp do usług publicznych. Od takiego modelu kontynuacji drogi rozwoju Tczewa i okolicy nie ma już odwrotu, nie tylko zresztą ze względu na wprowadzone zapisy w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2030, które w odniesieniu do Tczewa, wskazują na dalszy rozwój i wzmocnienie miasta wraz z jego mikroregionem w ramach subregionu nadwiślańskiego⁸³. Ta symbioza, rodząca nowe wyzwania w zakresie infrastruktury i ochrony środowiska, stanowi podstawę trwałości mikroregionu tczewskiego w strukturze województwa pomorskiego, zaś tempo dokonujących się przemian nie zawsze może znaleźć zrozumienie wśród lokalnej społeczności, gdyż wszystko, co nowe, z natury budzi nieuzasadniony opór i lęk. Jest to jednakże wynikiem ciągłości procesu rozwoju Tczewa; miasta, które w swojej historii weszło już w nowy, kolejny etap rozwoju.

⁸² „Dz.U.” 2008, nr 232, poz. 1551.

⁸³ https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly_SWP_376_XXXI_21_SRWP2030_120421.pdf (dostęp: 13.01.2026 r.).

Oznaczenie Archiwów Państwowych:

6 – Archiwum Państwowe w Bydgoszczy

10 – Archiwum Państwowe w Gdańsku

53 – Archiwum Państwowe w Poznaniu

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde

Rep.: R 2, R 49, R 138-I, R 144, R 1501, R 4701.