

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XVI

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2025

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

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2025

© Copyright by Authors

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

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*

Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

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

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

ISBN 978-83-971211-3-3

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

Spis treści

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

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

JÓZEF LINDMAJER (SŁUPSK)

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

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

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

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

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

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

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

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

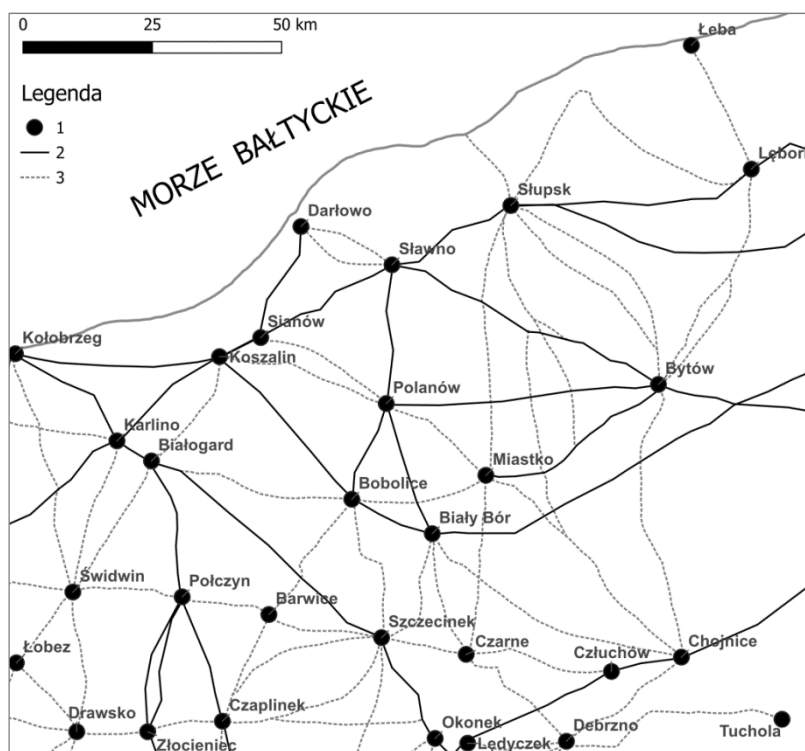
Porównując sieć i wytyczony przebieg istniejących podstawowych tras lądowych, zaliczanych do pocztowych i kurierskich, według ich stanu z końca XVIII wieku (lata 80.) (Ryc. 1) widać, że nie uległy one właściwie żadnej istotnej zmianie w konfrontacji z ich znaczeniem i rozplanowaniem w 1808 roku (o czym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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰ Dokładniej od 26 września do końca listopada 1833 roku.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁸ To burmistrz Sławna 1831–1843.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶² Sch.K. 1850, Nr 16.

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

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

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

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

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

⁶⁴ Sch.K. 1854, Nr 32.

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

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

⁶⁷ Sch.K. 1858, Nr 14.

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

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

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

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

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

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

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

⁷¹ Sch.K. 1858, Nr 39.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷⁷ Sch.K. 1868, Nr 20.

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

⁷⁹ Był landratem w latach 1857–1873.

⁸⁰ Sch.K. 1858, s. 360.

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

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

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

⁸² Sch.K. 1846, Nr 9.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁹⁶ Sch.K. 1871, Nr 95.

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰⁰ Sch.K. 1878, Nr 7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹⁷ Verwaltungsbericht 1889/90.

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

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

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

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

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

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

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

¹²⁰ Verwaltungsbericht 1896/1897, s. 169.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹²⁵ Sch.K. 1896, Nr 110.

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

¹²⁷ Verwaltungsbericht 1899–1900, s. 18.

¹²⁸ Verwaltungsbericht 1901, s. 16.

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

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

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

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

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

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

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

¹³⁰ Sch.K. 1902, Nr 2.

¹³¹ Verwaltungsbericht 1904, s. 19.

¹³² Verwaltungsbericht 1905, s. 19.

¹³³ Sch.K. 1906, Nr 22.

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

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

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

¹³⁷ Verwaltungsbericht 1907, s. 5.

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

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

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

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

¹³⁹ Verwaltungsbericht 1903, s. 15.

¹⁴⁰ Verwaltungsbericht 1903, s. 15.

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

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

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

¹⁴⁴ Amtsblatt 1910, Nr 44, s. 292.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁴⁷ Verwaltungsbericht 1911, s. 26.

¹⁴⁸ Sch.K. 1911, Nr 78.

¹⁴⁹ Verwaltungsbericht 1911, s. 26.

¹⁵⁰ Amtsblatt 1912, Nr 42, s. 306.

¹⁵¹ Verwaltungsbericht 1913, s. 6.

¹⁵² Verwaltungsbericht 1913, s. 6.

¹⁵³ Amtsblatt 1915, Nr 4, s. 23.

¹⁵⁴ Verwaltungsbericht 1913, s. 6.

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

* * *

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

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

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

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

¹⁵⁶ Obliczenia własne na podstawie: Meitzen 1868: 643.

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

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

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

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

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

¹⁵⁷ Obliczenia własne.

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

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

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

Bibliografia

Źródła archiwalne rękopiśmienne

Archiwum Państwowe w Koszalinie

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

Abteilung (Abt.) I, Nr 1066.

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

Archiwum Państwowe w Szczecinie

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

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

Źródła drukowane

Prasa urzędowa

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

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

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

Tytuły sprawozdawcze

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

Drukowane źródła kartograficzne

Administrativ-Statistischer Atlas vom Preussischen Staate, Berlin 1828.

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

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

Karte von den Königlich Preussischen Staaten, Berlin 1808.

Dodatki do gazet

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

Opracowania

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

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

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

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

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

Zusammenfassung

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

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

Fundacja „Dziedzictwo” powstała w 1991 roku w Sławnie. Jej celem jest szeroko rozumiana ochrona zabytków archeologicznych ziemi sławieńskiej, a także ochrona krajobrazu kulturowego, którego częścią jest dziedzictwo archeologiczne. Działalność Fundacji polega na: finansowaniu i organizacyjnym wspieraniu badań naukowych, publikowaniu i upowszechnianiu wyników tych badań, wspomaganiu działalności konserwatorskiej, współpracy z władzami lokalnymi w aktywnej ochronie dziedzictwa kulturowego i włączaniu go w życie społeczne mieszkańców, prowadzeniu działalności popularyzującej zabytki oraz krajobraz kulturowy, a także uczestnictwo w procesie wychowania dzieci i młodzieży z naciskiem na kształtowanie świadomości historycznej i szacunku dla świadectw przeszłości.

Od 2002 roku Fundacja wydaje serię *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*. Podejmuje w niej problematykę procesów historycznych, kulturowych i przyrodniczych kształtujących przeszłe i współczesne oblicze ziemi sławieńskiej. Wszystkie publikacje Fundacji „Dziedzictwo” dostępne są na stronie: www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

* * *

Fundacja „Dziedzictwo”
ul. Mielczarskiego 7/5, 76-100 Sławno
www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

ISBN: 978-83-971211-3-3

