

## Stargard jako węzeł transportu drogowego w połowie XIX wieku

Podział miast prowincji pomorskiej według ich funkcji w II połowie XIX w. wyróżnia miasta portowo – handlowe (np. Szczecin), administracyjno – rzemieślniczo – handlowe (Koszalin), handlowo – rzemieślniczo – rolnicze (np. Dąbie), karłowate (np. Garz). Stargard wraz z Białogardem, Szczecinkiem, Miastkiem, Pasewalkiem i Trzebiatowem został zaliczony do grupy miast komunikacyjno – handlowo – rzemieślniczych<sup>1</sup>. O znaczeniu miasta świadczy to, że ludność Stargardu wzrosła między 1816 a 1852 rokiem z 8 tys. do 14,1 tys. Następne w kolejności były w 1852 r. Kołobrzeg (8,6 tys.), Koszalin (9,4 tys.), Słupsk (10,7 tys.)<sup>2</sup>. Pod względem dynamiki wzrostu Stargard ustępował jednak Szczecinowi, Koszalinowi i Słupskowi.

Znaczenie handlowe określane liczbą targów i jarmarków odbywających się tu w ciągu roku lokowało Stargard, z 11 jarmarkami i targami, na drugim miejscu w prowincji. Jarmark na wełnę w Stargardzie, o którym wspomina się w 1832 r., nie miał jednak większego znaczenia<sup>3</sup>. Aktywność gospodarcza stawiała Stargard wśród czołowych miast prowincji. Według wielkości podatku przemysłowego (Gewerbsteuer), na początku lat trzydziestych, przodował Szczecin - 20 tys. tal. Następnymi w kolejności były: Stralsund (33,5 % podatku szczecińskiego), Stargard (17,8 %), Greifswald (16,7 %), Kołobrzeg (14,5 %), Słupsk i Koszalin (11,4 %) <sup>4</sup>.

Swoje znaczenie komunikacyjne zawdzięczał Stargard położeniu na przecięciu trzech dróg. Pierwsza, mająca znaczenie handlowe, pocztowe i wojskowe biegła z Berlina przez Chojnę, Banie, Pyrzyce, Stargard, Maszewo do Koszalina i dalej do Gdańska. Druga biegła ze Szczecina przez Stargard do Suchania, Recza i dalej do Polski. Trzecia „droga rybna” biegła z Wolina przez Dąbrownicę do Stargardu i dalej do Nowej Marchii. Ciągnęły nią wozy handlarzy ryb z Wolina. Drogi przepędu zwierząt koncentrowały się w Łobzie. Przepędzano nimi świny na Oderbruch, do Berlina i Quedlinburga. Droga ta biegła z Łobza przez Dobrą, Maszewo, Ilinicę Nowogardzką do Dąbia i przez Stargard, Pyrzyce i Banie do Berlina. Stada takie liczyły nawet do 200 sztuk. Na trasie przepędu powstawały zagrody gdzie mogły się posilić i odpocząć. W Passkrug między Stargardem a Pyrzycami była zagroda dla

<sup>1</sup> E. Włodarczyk, *Tendencje rozwojowe miast prowincji [zachodnio]pomorskiej w latach 1850–1918*, „Zapiski Historyczne” 1998, t. 63, z. 1. bez str.

<sup>2</sup> A. Wielopolski, *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800–1918*, Szczecin 1959, s. 118.

<sup>3</sup> B. Wachowiak, *Gospodarka i społeczeństwo (wieś i miasto)*, [w:] *Historia Pomorza*, t. III: 1815–1850, cz. 1. red. G. Labuda. Poznań 1993, s. 373, 375.

<sup>4</sup> C. W. Ferber, *Neue Beitrage zur Kenntniss des gewerblichen und commerziellen Zustandes der Preussischen Monarchie*, Berlin 1832, s. 154–155.

1200 świń<sup>5</sup>.

Znaczenie Stargardu w komunikacji drogowej zostało umocnione dzięki budowie szos, a więc dróg o utwardzonej nawierzchni. Rozpoczęła się ona w Prusach dopiero po wojnach napoleońskich, kiedy zaczęto realizować program gospodarczego zjednoczenia Prus<sup>6</sup>. Dwie trzecie długości dróg bitych na terenie Prus znajdowało się wówczas w Nadrenii, a we wschodnich prowincjach po kilkaset kilometrów. Nie miały ich jednak w ogóle prowincja Prusy, poznańska i pomorska.

W pierwszym etapie budowy szos stworzono promienisty system dróg z Berlina do tych prowincji, które graniczyły z innymi państwami. Do 1830 r. zbudowano, między innymi we wschodnich prowincjach, drogi Berlin – Królewiec i Berlin – Szczecin. Istotne przy tym były względy strategiczne<sup>7</sup>.

W całkowitej szerokości szosy mieściła się część utwardzona, droga letnia i pobocze. Powierzchnię części utwardzonej stanowiła warstwa tłuczonych kamieni. Pobocza i drogi letnie pokrywano warstwą grubego żwiru. Po obu stronach drogi biegły rowy odwadniające.

Szosa obsadzano najczęściej topolami amerykańskimi ponieważ dawały mało cienia dzięki czemu droga mogła szybciej wysychać. Czasem też sadzono inne rodzaje drzew<sup>8</sup>.

Przepisowa szerokość wozu towarowego wynosiła 2,8 m. Droga utwardzona i droga letnia musiały być tak szerokie, żeby dwa wozy towarowe mogły się minąć. Przepisy z 1834 r. ustanawiały, że przy całkowitej szerokości wynoszącej 12,5; 11,3; 10 i 9,4 m, szerokość części utwardzonej wynosić ma 5-4,4 m, drogi letniej 3,7-3,3 m. Reszta to pobocza dla składowania materiałów i ścieżka dla pieszych<sup>9</sup>. W prowincji pomorskiej szosy główne pierwszej klasy miały całkowitą szerokość do 12,7 m, a najczęściej 9,9 m, 9,3 m. Drogi drugiej klasy najczęściej 8,7 m, trzeciej klasy 8-8,7. Szerokość utwardzonej części wynosiła dla dróg I klasy 4,3-4,6 a najwięcej 5,3 m, dla dróg II i III klasy od 3,1 do 4,6 m<sup>10</sup>.

W pierwszym okresie kładziono twarde nawierzchnie na już istniejące główne drogi aby zaoszczędzić na kosztach budowy stacji pocztowych, zajazdów, a także w celu zachowania przywileju zwyczajowego poszczególnych miejscowości<sup>11</sup>. W grudniu 1823 r. oddano do użytku pierwszy odcinek szosy w prowincji pomorskiej między Szczecinem i Garz o długości 13 km, a całą trasę do Berlina w 1827 r. Następnie podjęto budowę szosy ze Szczecina do Gdańska przez Koszalin - Słupsk - Lębork i ukończono na terenie prowincji do 1835 r.<sup>12</sup> Do lat sześćdziesiątych zbudowano połączenia między ważniejszymi miastami prowincji.

<sup>5</sup> *Börsen Nachrichten der Ostsee* 1835, Nr. 16, z dnia 5.10. Th. Schmidt, *Die pommerschen Chausseen*, [w:] Beiträge zur Kunde Pommerns, 5 Jg., H. 1. Stettin 1853, s. 9-10. *Nazwa Passkrug* nie ma polskiego odpowiednika.

<sup>6</sup> W. Radtke, *Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung (Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, Bd. 30)*, Berlin 1981, s. 111.

<sup>7</sup> W. Radtke, op. cit., s. 113-114.

<sup>8</sup> L. v. Rönne, *Die Wege-Polizei und das Wege-Recht des Preussischen Staates*, Breslau 1852, s. 239 - 243; Th. Schmidt, op. cit., s. 21-27.

<sup>9</sup> L. v. Rönne, op. cit., s. 238-239.

<sup>10</sup> Na podstawie - Th. Schmidt, op. cit. - *Statistische Nachrichten über die Chausseen im Königlichen Regierungs - Bezirk Stettin, Chausseen im Regierungs - Bezirk Cöslin, Chausseen im Regierungs - Bezirk Stralsund*.

<sup>11</sup> A. Wielopolski, op. cit., s. 92.

<sup>12</sup> Th. Schmidt, op. cit. s. 5, 9, 11, *Statistische Nachrichten über die Chausseen im Königlichen Regierungs - Bezirk Stettin, Chausseen im Regierungs - Bezirk Cöslin*.

Biorąc pod uwagę finansowanie budowy i utrzymania dróg można wyróżnić kilka etapów:

- 1) 1823 - 1842 szosy budowało i utrzymywało państwo przy udziale miast i wsi;
- 2) 1843 - 1846 zaczęła się budowa na koszt powiatów i prowincji a państwo udzielało premii
- 3) od 1847 r. działanie powiatów i miast wysuwa się na pierwsze miejsce; budowały z pomocą premii państwowej, ale samodzielnie utrzymywały szosy<sup>13</sup>.

Reskrypt z 1834 r. określał warunki jakie muszą spełnić gminy i właściciele gruntów aby państwo udzieliło premii. Musiały dostarczyć materiałów do budowy. Dla prowincji pomorskiej dodano jeszcze obowiązek nieodpłatnego przekazania gruntów i rezygnacji z odszkodowań, a także dostarczenia materiałów i zbudowania wszystkich mostów i przepustów, z wyjątkiem mostów na rzekach. Warunki te były trudne do spełnienia dla ubogich okolic prowincji i dlatego też w 1838 r. rząd przyznał prowincji pomoc w wysokości 500 tys. talarów na budowę 375 km. Wobec sporów w sprawie finansowania budowy przez związki komunalne Sejmik Staropomorski dopiero w 1841 r. uchwalił udzielenie odpowiedniej pomocy<sup>14</sup>.

Do początku lat pięćdziesiątych na budowę szos w prowincji pomorskiej wydano około 5,5 mln tal. Dla porównania budowa, do 1848 r., linii kolejowych Berlin - Szczecin - Poznań kosztowała około 10 mln tal. <sup>15</sup> W sumie do 1862 r. wybudowano w rejencji szczecińskiej 874 km, w koszalińskiej 1072 km, w stralsundzkiej 354 km szos. Największą ich gęstość miała rejencja stralsundzka - 8,0 km/ 100 km<sup>2</sup>, koszalińska - 7,7 km/ 100 km<sup>2</sup>, a szczecińska 6,6 km/100 km<sup>2</sup>. Ogółem w roku 1862, w prowincji pomorskiej państwo utrzymywało 51 % a powiaty 48,7 % szos<sup>16</sup>.

Odcinek szosy ze Szczecina do Dąbia zbudowano jeszcze w średniowieczu w końcu XIII w.

Była to przez wieki jedyna droga z twardą nawierzchnią na Pomorzu Zachodnim. Propozycja budowy szosy ze Szczecina do Stargardu pojawiła się w 1833 r. kiedy pomorski sejmik prowincjonalny zaproponował rządowi budowę pięciu szos o długości 202 km.

Dalej od Dąbia poprowadzono szosę do Stargardu w latach 1835 – 1837. Jej przebieg w połowie lat pięćdziesiątych był następujący: od dworca kolejowego w Dąbiu przez wieś Kijewo, Kijewo – myto, wieś Zdurowo (Hohenkrug), leśniczówka Bahrenbruch, Kobyłanka - myto, Kolonia Brenkenhofswalde, Kunowo - myto, Gospoda pod Srebrną Mureną, dworzec kolejowy w Stargardzie<sup>17</sup>.

Szosa na tym odcinku wraz z poboczem miała szerokość 10 m, szerokość części utwardzonej 4,7 m, drogi letniej 3,1 m, pobocze 2,2 m. Utrzymywano ją głównie ze środków państwowych, a jedynie niewielką część na terenie Stargardu ze środków komunalnych i wojskowych. Zaliczała się do dróg głównych II klasy. Przeciętne koszty utrzymania na milę wynosiły w 1847 – 1972 tal., 1848 r. – 983, 1849 r. – 906,

<sup>13</sup> Th. Schmidt, op. cit., s. 19-20.

<sup>14</sup> Ibidem, op. cit., s. 15, 19.

<sup>15</sup> A. Mielcarek, *Znaczenie kolei dla rozwoju gospodarczego prowincji pomorskiej do roku 1879*, „Przegląd Zachodniopomorski”, t. 8 (37), z. 4, 1993, s. 29.

<sup>16</sup> Th. Schmidt, op. cit. - *Statistik über den Chausseebau in Preussen. Verzeichniss der im Anfange des Jahres 1862 im Preussischen Staate vorhandenen Chausseen* bm., br. (dalej cyt. *Verzeichniss*); A. Wielopolski, op. cit., s. 92-94.

<sup>17</sup> Nazwę niemiecką pozostawiłem tam gdzie nie znalazłem w dostępnych słownikach polskiego odpowiednika.

1850 r. 552 tal. Szosę z Dąbia do Stargardu i Recza obsadzono topolami<sup>18</sup>.

Pomorski sejmik komunalny po długich dyskusjach zaproponował w 1838 r. budowę trzynastu szos, a w tym ze Stargardu do Połczyna, do Recza i Pyrzyce. Potem zwiększył jeszcze ich liczbę. Rząd nie chciał jednak podwyższyć swego udziału w kosztach budowy i pomorski sejmik komunalny musiał zwiększyć swój udział. Uzależniał to od udziału miast i powiatów. W końcu rząd zgodził się udzielić premii na budowę sześciu szos, a w tym ze Stargardu do Recza i do granicy prowincji, i ze Stargardu do Chociwła z możliwym przedłużeniem do Połczyna<sup>19</sup>.

W latach 1843 – 1847 zbudowano szosę ze Stargardu do Suchania, Recza i do granicy prowincji. Odcinek ze Stargardu do Świętego nie poprowadzono starą drogą lecz przez Zarzeczce i Mroczeń (Mexico). Oznaczało to konieczność przebicia drogi przez mury miejskie, zbudowanie nowej bramy i mostu przez Inę. Dalej szosa biegła przez Święte, myto w Świętem, wieś i dobra Krąpiel, myto w Suchaniu, gospodę w Żukowie, Suchań, wieś Wapnicę, myto w Wapnicy i gospodę „Zum Pommerschen Hause”. Szerokość szosy ze Stargardu do Świętego wynosiła 7,5 m w całości, a w tym część utwardzona 5 m, pobocze 2,5 m. Nie podano szerokości drogi letniej. Odcinek ze Świętego do Recza miał szerokość 8,8 m, część utwardzona 4,1 m, droga letnia 2,5 m, pobocze 2,2 m. Szosa kosztowała w sumie 135 tys. tal., a na milę (7,5 km) 31 tys. tal. Prawie w całości szosa Dąbie – Recz utrzymywana była ze środków państwowych.

Pierwszy odcinek szosy Stargard – Połczyn budowano w latach 1842 – 1846. Odcinek w rejencji koszalińskiej powstał w latach 1846 – 1850. Zaliczano ją do dróg głównych III klasy na terenie rejencji szczecińskiej i do drogi bocznej w rejencji koszalińskiej. Obsadzono ją kanadyjskimi topolami. Kosztowała około 28 tys. tal. za milę (7,5 km). Miała całkowitą szerokość 8,8 m, części utwardzonej 4,1 m, drogi letniej 2,5 m, pobocza 2,2 m. Utrzymywana była głównie ze środków państwowych. Odcinek szosy Stargard – Połczyn na terenie rejencji koszalińskiej budowany był ze środków powiatów przy udziale premii państwowych i prowincjonalnych. Koszt na milę wyniósł 25 tys. tal., a całkowity 108 tys. tal.

Wśród miast rejencji szczecińskiej i koszalińskiej Stargard miał największy (654 tal.) po Szczecinie (2822 tal.) wkład do prowincjonalnego funduszu, z którego wypłacano premie na budowę szos<sup>20</sup>.

Z dwóch możliwych kierunków przebiegu szosy z Pyrzyce władze państwowe opowiedziały się za szosą do Zdunowa. Pyrzycki sejmik powiatowy, miasto Pyrzyce, Gryfino postanowiły pokryć część kosztów budowy tej szosy. W 1847 r. zaczęła się budowa szosy Zdunowo (Hohenkrug) – Pyrzyce. Projekt innej szosy ze Stargardu do Dolic i jej przedłużenie do granicy Nowej Marchii przy Pełczycach, nie został zrealizowany z powodu budowy kolei Szczecin – Stargard<sup>21</sup>. Później, na początku lat sześćdziesiątych zbudowano szosę o długości 2,2 mili prowadzącą z Gorzowa przez Pełczyce, Brzezinę, Dobropole Pyrzyckie, Dolice do stacji kolejowej w Dolicach<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> Th. Schmidt, op. cit., - *Statistische ...* RB Stettin.

<sup>19</sup> Th. Schmidt, op. cit., s. 16.

<sup>20</sup> Th. Schmidt, op. cit. - *Subrepartition des auf die Städte Altpommerns treffenden Beitrages zu dem Provinzial- Zuschuss für die in Altpommern auszuführenden Prämien- Chausseebauten pro 1849.*

<sup>21</sup> Th. Schmidt, op. cit., s. 18.

<sup>22</sup> Verzeichniss..., op. cit., s. 21.

Rozwinięta sieć dróg stanowiła rękojmię dostatecznego rozwoju przewozów kolejowych, które znowu wywoływały narastanie potrzeb transportowych i dalszą rozbudowę sieci dróg. Położenie Stargardu w pobliżu Szczecina i jego znaczenie w transporcie spowodowało, że Stargard stosunkowo szybko uzyskał i szosę i kolej. Między wybudowaniem szosy i kolei Berlin - Szczecin upłynęło szesnaście lat. Natomiast linia kolejowa Szczecin – Stargard została przeprowadzona w 1846 r., w dziewięć lat po zbudowaniu szosy Dąbie – Stargard. W 1848 r. otwarto linię ze Stargardu do Poznania. Miasta położone dalej od Szczecina musiały czekać na to o wiele dłużej – Stralsund 28 lat, Koszalin 24 lata. Inne szosy wybiegające ze Stargardu powstawały w latach czterdziestych, a więc prawie w tym samym czasie, kiedy budowano koleje.

Częścią infrastruktury drogowej były karczmy, oberże, stacje pocztowe, punkty poboru opłat drogowych i krugi czyli zajazdy dla ludzi i zwierząt. W drugiej połowie lat czterdziestych w prowincji pomorskiej istniało 251 gospód i zajazdów, a w tym w rejencji szczecińskiej 135. Dla obsługi ruchu towarowego działało 1597, w tym w rejencji szczecińskiej 818, miejsc postoju dla wozów i zagród dla bydła (Krüge und Ausspannungen)<sup>23</sup>. Mówią o tym też nazwy miejscowe, które wymieniłem wyżej przedstawiając przebieg szos. Poza tym w okolicach Stargardu znajdowały się miejscowości mające w nazwie „krug” - Krug (Pieczonka), Krug b. Stargard (Zagość), Müggengerug (Mąciwoda), Sandkrug (Parzygnat)<sup>24</sup>.

Punkty poboru opłat za przejazd szosami były oddalone od siebie zazwyczaj o jedną milę (7,5 km). Wyjątkowo o 1,5 lub dwie mile. Opłaty te miały pokryć koszty utrzymania i przynieść zysk. Były one początkowo wysokie, potem taryfę z 1824 r. obniżono w 1828 r. o połowę. Taryfa z 1840 r. dla szos państwowych ustaliła podstawową opłatę za milę na 1 srebrny grosz (sgr.) od każdego zwierzęcia pociągowego, taką samą dla wozów pasażerskich i załadowanych towarowych, a od pustych 8 fenigów (pf.). Od wozów chłopskich i sań pobierano 4 pf. Za zwierzęta pociągowe idące luzem płacono 4 pf., za bydło po 2 pf. od sztuki i tyleż samo od każdego pięciu sztuk zrebیات, cieląt, owiec, świń i kóz. Z opłat zwolnione były pojazdy wojskowe, urzędników w podróżach służbowych, proboszczów w obrębie parafii i pocztowe. Zwolnione też były przewozy gospodarstw rolnych, a w tym surowców dla związanych z tymi gospodarstwami gorzeln i browarów, przewóz materiałów budowlanych i opału na własne potrzeby na obszarze gminy. Każdy, nawet zwolniony od opłaty musiał zatrzymać się przed roгатką. Wyjątek uczyniono dla poczty, jeśli pocztylion uprzedził o przejeździe sygnałem trąbki. Za unikanie opłat, samowolne podniesienie bariery groziły kary pieniężne<sup>25</sup>.

Opłaty mogły zniechęcać do korzystania z szos. Z Pomorza Zachodniego do Berlina przepędzano rocznie 1500 – 2000 sztuk wołów. W 1835 r. pisano, że od czasu zbudowania szosy (zapewne chodziło tu o szosę do Berlina) zaczęto pędzić je nie przez Szczecin, ale przez Stargard. Handlarze świń niechętnie korzystali z szos, ze względu na ruch wozów i szkody wyrządzane przez świnię ryjące w rowach<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> *Jahrbuch der Provinz Pommern, 1846–1848*, Stettin, s. 26. Th. Schmidt, op. cit., s. 41.

<sup>24</sup> *Słownik współczesnych nazw geograficznych Pomorza Zachodniego z nazwami przejściowymi z lat 1945–1948*, red. T. Białecki, Szczecin 2002.

<sup>25</sup> *Taryfa opłat na szosach z 1840 r.* [w:] L. v. Roenne, op. cit., s. 291-294.

<sup>26</sup> *Börsen Nachrichten der Ostsee 1835*, Nr. 16, 5.10. Th. Schmidt, op. cit., s. 25.

Problem transportu zwierząt rozwiązały koleje żelazne.

Na drogach o nawierzchni nieutwardzonej wóz dwukonny obciążony 700 kg ładunku pokonywał w ciągu jednego dnia z trudnością 45 km. Wozy towarowe zaprzęgano w trzy i cztery, ale najczęściej w dwa konie. Kiedy wozy zostały ulepszone przez wprowadzenie żelaznych osi i po zbudowaniu szos, czterokonne wozy mogły przewozić do 7 ton ładunku. Koszty utrzymania szos starano się zmniejszyć przez określenie szerokości obręczy kół wozów (rozporządzenie z 1839 r.). Ujednolicony został też rozstaw kół (1805 r., 1827 r.)<sup>27</sup>.

Najsilniejsze konie (siodłowe) zaprzęgano po lewej stronie. Chomąta ozdabiano często czerwoną wstążką, dzwoneczkami i mosiężnymi różami. Skóra borsuczka chroniła wiszące po obu stronach wozu latarnie. Ciężkie wozy zaopatrywano w kłoc drewniany, który służył jako hamulec. Załadowany wóz obsługiwały zwykle dwie osoby. Furman siedł zazwyczaj obok wozu z lejcam i batem. Przy dobrej pogodzie wozy przebywały 45 - 52 km. Jeździły zwykle grupami, co było zwyczajem z czasów, kiedy jazda złymi drogami wymagała wzajemnej pomocy<sup>28</sup>.

Po szosach jeździły krowie zaprzęgi kolonistów, jednokonne wozy młynarzy, rzeźników, leśniczych, zbieraczy szmat, handlarzy śledziami. Najszybszym zaprzęgiem jednokonnym był powóz pocztowy, który przebywał milę (7,5 km) w ciągu 35 minut.

Na szosach pomorskich spotykane były zaprzęgi dwóch do czterech psów ciągnących małe wózki. Pojawiały się one w coraz większej liczbie w latach czterdziestych XIX w. Przewożono nimi produkty żywnościowe. Były tak szybkie, że pewien handlarz masłem wracający zaprzęgiem trzech psów ze szczecińskiego targu ścigał się z pocztą osobową ze Szczecina do Stargardu i przyjechał przed nią na rynek w Stargardzie. Zaprzęg psi mógł przejechać na zwykłej drodze 37,5 – 45 km w ciągu dnia, a na szosie 75 km<sup>29</sup>.

O rodzaju pojazdów informuje taryfa opłat pobieranych przez miasto Stargard za przejazd po groblach i mostach w latach dwudziestych XIX w. W taryfie występowały wozy towarowe, wozy towarowe dwukołowe, chłopskie wozy dwukołowe, ekstrapoczta, powozy, dwukołowe kabriolety. Opłatę pobierano od liczby zwierząt pociągowych, a dla wozów towarowych w zależności od tego czy z ładunkiem, czy bez. Ponadto wysokość opłaty zależała od szerokości obręczy kół. Jeśli przekraczała 15,6 cm opłata była wyższa. Od opłat zwolniono zaprzęgi królewskie, książęce, wojskowe, konnych kurierów także państw obcych, poczty konnej, puste wozy pocztowe, pojazdy straży pożarnej, pojazdy mieszkańców miasta i gminy Stargard i wozy z nawozem<sup>30</sup>. Po otwarciu szosy do Rusinowa (granica prowincji) miasto Stargard przestało pobierać opłatę drogową i mostową, która przynosiła 750 tal., rocznie<sup>31</sup>.

Stargard, pośredniczący w obsłudze przewozów między Pomorzem a innymi częściami Prus, był siedzibą wielu przedsiębiorstw furmańskich. Jeszcze w latach

<sup>27</sup> L. v. Rönne, op. cit., s. 329-330, 342, 448-450, 454.

<sup>28</sup> Th. Schmidt, op. cit., s. 38, 40, 43.

<sup>29</sup> Ibidem, op. cit., s. 38.

<sup>30</sup> *Damm und Brückengeldtarif der Stadt Stargard 1823*, Archiwum Państwowe w Szczecinie, Zespół: Naczelny Prezydent Prowincji Pomorskiej (dalej cyt. AP Szczecin NPPP) nr 2052)

<sup>31</sup> Th. Schmidt, op. cit., - *Statistische ...* RB Stettin.

1855 – 1867 rejestrowano tam średnio 15 przedsiębiorców transportu konnego<sup>32</sup>. Liczba koni zatrudnianych w transporcie wykazywanych w powiecie szadzko (powiat na terenie którego leżał Stargard) na początku lat sześćdziesiątych wynosiła 112. Najwięcej było ich wtedy w powiecie Randow (powiat szczeciński) – 214 i w Szczecinie – 595 na ogólną liczbę 1646 w rejencji szczecińskiej.

Pod względem liczby koni furmańskich w stosunku do wszystkich koni roboczych wyróżniał się w prowincji, w połowie lat sześćdziesiątych, powiat Ueckermünde (4,9 %), Randow (2,9 %), Uznam - Wolin (2,9 %), Demmin (2,5 %), Szadzko (2,2 %), Franzburg (2,2 %) <sup>33</sup>.

Wielkość przewozu ładunków można było jedynie oszacować. Na podstawie danych o liczbie koni (87 tys.) na punkcie poboru myta w Kunowie w latach 1841 – 1843, przyjmując, że na jednego przypadało ok. 750 kg ustalono, że przejechało tam 65 tys. ton ładunków<sup>34</sup>. Przewozy na drogach prowadziła poczta państwowa. Miała ona wyłączność na regularne, według rozkładu jazdy przewozy osób, listów i paczek do określonej wagi. Konie i pojazdy dostarczali *poczthalterzy* na mocy umów zawieranych z pocztą.

W 1821 r. Urząd Pocztowy w Stargardzie był jednym z 16 w prowincji pomorskiej. Podlegały mu urzędy pocztowe w Choszczynie, Kaliszu Pomorskim, Drawsku, Złocińcu, Chociwlu, Łobzie, Maszewie, Drawnie, Ińsku, Reczu, Czaplunku, Węgorzynie i Suchaniu. Urząd w Stargardzie zatrudniał 33 osoby (łącznie z poczthalterami)<sup>35</sup>. W latach 1846 – 48 nastąpiły zmiany i stargardzkiemu urzędowi pocztowemu podlegały Kalisz, Drawsko, Złocieniec, Chociwel, Zdunowo, Dobrzany, Łobez, Maszewo, Ińsko, Węgorzyno i Suchań. Zatrudniał on wówczas 10 osób, a w pozostałych placówkach podległych Urzędowi Pocztownemu 11 osób<sup>36</sup>.

W 1815 przez Stargard przebiegał kurs poczty wozowej i konnej z Berlina do Królewca i Szczecina; wozowej do Wałcza, Strzelec Krajeńskich, Drezdenka, Frankfurtu; wozowej i posłańczej do Świdwina i Czaplinka<sup>37</sup>.

Na lepszych drogach możliwe było powiększenie prędkości podróży pocztowych i przemieszczania wojska. Pieszy bez szczególnego obciążenia przebywał w czasie dnia szosą około 37 km, piechota szybkim marszem z odpoczynkiem co trzy dni, od 26 do 30 km. O poczcie pospiesznej i kurierskiej można mówić dopiero po zbudowaniu szos. Prędkość przewozu pocztą na szosie wynosiła dla poczty kurierskiej 15 km/godz., poczty konnej i pospiesznej 13 km/godz., ekstrapoczty 11,2 km/godz., kariolkowej i wozowej 10 km/godz., poczty posłańczej 6 km/godz. Kolejne jednostki odległości pokonywały one z mniejszą prędkością. Koń pocztowy przebywał przeciętnie dziennie 22,5 km<sup>38</sup>.

Otwarcie linii kolejowej spowodowało zniesienie kursów poczty w danym

<sup>32</sup> H. Berghaus, *Landbuch des Herzogthums Pommern und des Fürstenthums Rügen*, Bd. IV, Anklam – Berlin 1868, s. 226.

<sup>33</sup> A. Meitzen, *Der Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Preussischen Staates*, Bd. 4, Berlin 1869, s. 214.

<sup>34</sup> AP Szczecin NPPP nr 2052, 1844 r.

<sup>35</sup> *Jahrbuch für Pommern 1821*, Stettin, s. 310–311.

<sup>36</sup> *Jahrbuch für Pommern 1846 – 48*, Stettin, s. 248–249.

<sup>37</sup> W. H. Matthias, *Darstellung des Postwesens in den Königlich Preussischen Staaten*, Berlin 1812, s. 144.

<sup>38</sup> Th. Schmidt, op. cit., s. 38–39. H. Neumann, *Die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens in Pommern*. Stettin 1910, s. 49.

kierunku i zmianę rozkładów jazdy poczty odpowiednio do rozkładu jazdy kolei. Po otwarciu pierwszego odcinka kolei żelaznej Berlin - Neustadt- Eberswalde na linii Berlin – Szczecin zmieniono rozkład jazdy poczty osobowej na trasie Neustadt-Eberswalde – Szczecin i w związku z tym też na trasie Szczecin – Stargard. (por. tab. 1.)

TABELA 1

Codziennie odjazdy poczty osobowej na trasie Szczecin – Stargard – Szczecin od sierpnia 1842 r.

Odjazd ze:	godzina	Przyjazd do :	godzina
Szczecina	8.30	Stargardu	12.15
	13.00		16.45
	16.30		20.15
Stargardu	6.00	Szczecina	9.45
	14.00		17.45
	18.00		21.45

Źródło: Kgl. Priv. Stettiner Zeitung 1842 Nr. 89 z dnia 27. 07.

Przeprowadzenie kolei przez Stargard spowodowała zlikwidowanie kursów poczty do Szczecina. Inne kursy, z codzienną obsługą zostały utrzymane. Tym bardziej były potrzebne, że kolej wzmożła ruch pasażerski.

TABELA 2

Odjazdy poczty ze Stargardu – 1856 r.

Codziennie do :	Mile	Godzina odjazdu	Czas przejazdu godziny	Opłata tal. sgr.
Dobrzan	4 ¼	12.00	4 ¼	- 25 ½
Nowogardu	5 ½	21.25	6 ¼	1. 3
Szczecinka	19 19 ¼	4.00, 19.00 z dworca kolejowego	15	3.2 ½ 3. 25 ½
Pyrzyc	3 ¼	19.00	3 ¼	- 19 ½

Źródło: *Die bedeutenderen Post- und Dampfschiff-Verbindung in Deutschland und den angrenzenden Ländern*, Berlin 1856, s. 146



Przewozy osób na drogach odbywały się transportem prywatnym, a regularne transportem pocztowym. Szacując cały ruch na drogach przyjmowano, że przewozy pocztowe stanowiły 2/5 przewozów osób. Poza tym należałoby pamiętać o pewnej liczbie osób podróżujących pieszo<sup>39</sup>. Według tych zasad przyjmowano, że ruch na trasie Szczecin – Stargard – Drawsko oceniano w latach 1841 – 1843 przeciętnie na 16 tys. osób, Szczecin - Stargard – Suchań – Recz na 14,4 tys. osób<sup>40</sup>.

TABELA 3

Przewozy paczek (szt.) i pasażerów pocztą kursem Stargard - Nowogard w 1853 r.

Z: Do	Nowogardu paczki osoby	Maszewa paczki osoby	Stargardu paczki osoby	Suma paczki osoby
Nowogardu	- -	504 72	6144 1104	6648 1176
Maszewa	828 120	- -	360 276	1188 396
Stargardu	4296 1344	948 288	- -	5244 1632
Suma	5124 1464	1452 360	6504 1380	13080 3204

Źródło: AP Szczecin NPPP nr 2068, k. 115

TABELA 4

Przewozy pocztą paczek i pasażerów między Stargardem a Łobzkiem (kurs Stargard – Słupsk) – 1853 r.

Z: Do:	Stargardu paczki osoby	Chociwła paczki osoby	Węgorzyna paczki osoby	Łobza paczki osoby	Suma paczki osoby
Stargardu	- -	3780 888	4968 1404	3564 840	25236 4704
Chociwła	2220 792	- -	120 96	84 24	2520 1056
Węgorzyna	3444 1572	72 48	- -	168 228	3888 2004
Łobza	1944 1092	120 24	108 168	- -	2844 1824
Suma	12720 5292	4188 1080	5544 1884	4500 1632	63372 22296

Źródło: AP Szczecin, NPPP nr 2068, k. 111 – 112

<sup>39</sup> AP Szczecin NPPP nr 2068, k. 12 (1853 r).

<sup>40</sup> AP Szczecin NPPP 2052, 1844 r.

Ponadto ze Stargardu wyjeżdżało ekstrapocztą do Chociwla 81 osób, do Węgorzyna 34 i Łobza 25, w sumie kurs Stargard – Szczecinek – 146 osób<sup>41</sup>.

Według powyższych danych (por. tab. 3, 4.) pochodzących z okresu kiedy Stargard był już stacją kolejową największy ruch pocztowy odbywał się między Stargardem a Nowogardem i między Stargardem a Węgorzynem.

Jeszcze w 1870 r. wyjeżdżających pasażerów ze Stargardu pocztą wynosiła 2,9 tys. osób, a w 1871 3,2 tys.<sup>42</sup>

Zbyt ubogie dane nie pozwalają na dokładne przesledzenie rozwoju przewozów osób odbywającego się do i ze Stargardu. Można przypuszczać, że przewozy te znacznie wzrosły, co wynika z porównania przewozów osobowych z lat 1841 – 1843 i przewozów pocztowych z 1853 r., powiększonych o przewozy prywatne. Przyczyniła się do tego budowa nowych szos, a następnie kolei żelaznej.

Dzięki danym o opłatach pobieranych na szosach możemy określić wielkość ruchu. Największymi przewozami wśród szos pomorskich wyróżniała się trasa Dąbie – Stargard. Przypadało tam na milę, w 1851 r., 1391 tal. Następnymi w kolejności były szosy: Stralsund – Richtenberg (1256 tal.), Wolgast – Möckow (1205 tal.), Szczecin – Goleniów (1049 tal.), Goleniów - Nowogard (988 tal.) i Greifswald – Poggendorf (952 tal.)<sup>43</sup>.

TABELA 5

Dochody z poboru opłat (talary) na szosach wokół Stargardu

Nazwa szosy	Nazwa roгатki	Długość odcinka mile	Lata					
			1841	1843	1845	1847	1849	1851
Dąbie – Stargard	Kijewo	1	2658	2583	2667	1812	2003	1890
	Kobylanka	1	1542	1495	1544	759	958	910
	Kunowo	1,5	3094	3148	3238	1895	2399	2068
Stargard – Recz	Święte	1	-	-	443	803	679	671
	Suchań	1,5	-	-	-	935	725	646
	Wapnica	2	-	-	-	556	498	386
Stargard – Chociwel	Kiczarowo	1,5	-	-	597	1569	1433	1406
	Dzwonowo	1,5	-	-	366	931	813	783

Źródło: Th. Schmidt, op. cit. - *Uebersicht der Einnahmen von den Chausseegeld – Hebestellen in Pommern*

<sup>41</sup> AP Szczecin NPPP nr 2068, k. 132.

<sup>42</sup> *Statistik der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes. Jahr 1870*, s. 29; *Statistik der Deutschen Reichs Post*, Berlin 1871, s. 34.

<sup>43</sup> Th. Schmidt, op. cit. *Uebersicht der Einnahmen von den Chausseegeld – Hebestellen in Pommern*.

Wielkość ruchu na szosach można określić według dochodów z rogatek. W latach 1841 - 1843 wpływy wynosiły 51 - 54 tys. tal. Budowa kolejnych szos powiększała dochody tak, że nawet w latach 1847 - 1848 wynosiły one 51 i 55 tys. tal. (466 tal./mila) i wzrosły do 75 tys. tal. w 1851 r. (515 tal./mila).

Wpływ sytuacji gospodarczej i politycznej na przewozy, bez uwzględnienia nowootwartych odcinków, przejawiał się spadkiem przewozów o 2 % w latach 1844 - 1846, o 16 % w latach 1847 - 1849 i o 12 % w latach 1850 - 1851 w porównaniu do lat 1841 - 1843. Na szosie Szczecin - Garz n/O jako części szosy Szczecin - Berlin dochody zmniejszyły się w latach 1844 - 1846 średnio o 21 %, a w następnych latach o 41,5 %; na szosie Dąbie - Stargard w latach 1847 - 1851 o 34 %. Uwzględniając spadek ruchu na szosach, które nie podlegały wpływowi kolei można uznać, że kolej przyczyniła się do spadku przewozów najpierw o 20 %, potem o 30 - 35 % w przypadku szosy Berlin - Szczecin i o 24 - 28 % na szosie Dąbie - Stargard<sup>44</sup>. Pomimo tego dochody z tej szosy należały do najwyższych na Pomorzu.

Wysokość kosztów utrzymania była zależna od natężenia ruchu, jakości drogi, dostępności materiałów budowlanych i płac robotników. W 1827 r. ustalono koszty utrzymania szos państwowych w Prusach na 1100 tal. za milę razem z płacami dróżników, nadzoru i innych. Od 1841 r. ustalono ją na 1125 a na rok 1852 na 1250 tal. Dochody z szos nie pokrywały na ogół kosztów ich utrzymania. Utrzymanie szos w prowincji pomorskiej należało wówczas do najtańszych, ponieważ były stosunkowo nowe i panował na nich niewielki ruch. W latach 1835 - 1839 koszty te wynosiły w prowincji pomorskiej rocznie 809 tal./mila, a w latach 1840 - 1845 621 tal./mila. Dochód brutto wyniósł w latach 1835 - 1839 592 tal./mila czyli pozostało do pokrycia 217 tal, a w latach 1840 - 1845 dochód 696 tal./mila przewyższył koszty utrzymania o 75 tal. W 1851 r. wśród placówek poboru opłat przynoszących mniej niż 500 tal. rocznie na milę, a więc poniżej kosztów utrzymania szosy znajdowały się Suchań (431) i Wapnica (191) na trasie Stargard - Rusinowo<sup>45</sup>.

Funkcja komunikacyjna Stargardu wynikająca przede wszystkim z położenia na skrzyżowaniu szlaków handlowych i obsługi ruchu osób i towarów, została umocniona przez budowę szos. Po otwarciu linii kolejowej Szczecin - Stargard - Poznań transport drogowy niewiele stracił na znaczeniu na szosie Dąbie - Stargard. Nastąpiło bowiem wzmoczenie przewozów drogowych do stacji kolejowej w Stargardzie.

<sup>44</sup> A. Mielcarek, *Transport drogowy wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815-1914*, Szczecin 2000, s. 42. Obliczenia na podstawie: Th. Schmidt, op. cit.,- *Uebersicht der Einnahmen von den Chausseegeld - Hebestellen in Pommern*.

<sup>45</sup> Th. Schmidt, op. cit., s. 33, 36.

## Zusammenfassung

### Stargard als Knotenpunkt von Verkehrswegen in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Der Bau der Verkehrswege hat die Bedeutung Stargards erheblich gestärkt. Der Weg vom Stargard nach Dąbie (Altdamm) wurde gegen Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts gebaut und wurde nach Recz (Reetz) und Połczyn (Bad Polzin) verlängert. Das ermöglichte sowohl die reguläre Personenbeförderung durch die Post, als auch den Warentransport. Bevor die Eisenbahnlinie gebaut wurde (1846), verkehrten die Postkutschen zwischen Stargard und Szczecin dreimal täglich.

Was das für Stargard bedeutete war offensichtlich, weil die Gebühren für die Reise von Stargard nach Szczecin (Stettin) die größten Gewinne für eine Meile in der Provinz Pommern brachten.