

# Drogowe zabytki regionu środkowopomorskiego



ANNA JASKROWSKA

Politechnika Koszalińska  
wydra-anna@o2.pl



JERZY KUD

Politechnika Koszalińska  
zik@wilsig.tu.koszalin.pl

Historia drogownictwa w regionie środkowopomorskim sięga pierwszego wieku p.n.e. Mowa tu o szlaku bursztynowym, który przebiegał między europejskimi krajami basenu Morza Śródziemnego a ziemią leżącą na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Z biegiem lat powstawały nowe drogi, które miały na celu stworzenie tras handlowych, m.in. Trakt Solny, który przebiega pomiędzy miastami Wielkopolski i Śląska a Niemcami. Powstawały również drogi lokalne, które łączyły ze sobą niewielkie ośrodki miejskie, zapewniając przy tym rozwój wewnętrznych rynków. Największy rozwój nastąpił pomiędzy XVII a XIX wiekiem po wydaniu przez władców Prus rozporządzenia, które dotyczyło utrzymania i ulepszenia dróg. Kolejnym bardzo znaczącym czynnikiem w rozwoju dróg było wprowadzenie i rozbudowanie poczty, ale przełomowym momentem kształtowania sieci dróg był XIX wiek. Rozpoczęła się wtedy budowa dróg „bitych” czyli twardych.

W rejonie środkowopomorskim znajduje się wiele ciekawych zabytków drogowych. Głównymi obiektami będącymi zabytkami drogowymi regionu są:

• wiadukt w Człopie,  
• most w Nosowie,  
• most zwodzony w Darłównku,  
• droga Koszalin – Sianów,  
• autostrada Berlin – Królewiec.

Wiadukt w Człopie znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 177. Jest to unikatowe rozwiązanie inżynierskie profesora Maxa Mollera z Brunszwiku. Obiekt powstał w latach 1899–1904. Swą niezwykłość zawdzięcza zbrojeniu w postaci taśm stalowych znajdujących się na zewnątrz konstrukcji. Wiadukt przebiega nad dawną linią kolejową, która łączy Człopę z Krzyżem, a dalej z Wałczem. Został on wpisany na listę zabytków pod nr A-294. Gruntowna renowacja obiektu została przeprowadzona w 2007 r. przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie.

Kolejnym bardzo ciekawym zabytkiem jest most w Nosowie. Powstał on w 1909 roku w ciągu drogi powiatowej nr 0376Z Nosowo – Białogórzyno – Pomianowo. Konstrukcja obiektu jest żelbetowa, łukowa, dwuprzęsłowa, a przyczółki i filar betonowe. Dwa przęsła łukowe żelbetowe ażurowe stanowią ustrój nośny mostu. Obiekt zachowany jest w tak dobrym stanie, że wymagana była jedynie konserwacja. Do dnia dzisiejszego jest w użytkowaniu.



Fot. 1. Wiadukt w Człopie ([www.ngr.pila.pl](http://www.ngr.pila.pl))

W 1880 r. został wybudowany most zwodzony w Darłównku nad kanałem portowym. W moście typu kłapowego ustrój nośny składa się z trzech przęseł, w którym środkowe jest unoszone. Konstrukcja mostu została przeniesiona w 1978 r. do miejscowości Krąg w celu przebudowy. Stowarzyszenie Przyjaciół Drewna odkupiło most z chęcią rewitalizacji, jednakże nie zrobiono tego do dnia dzisiejszego.

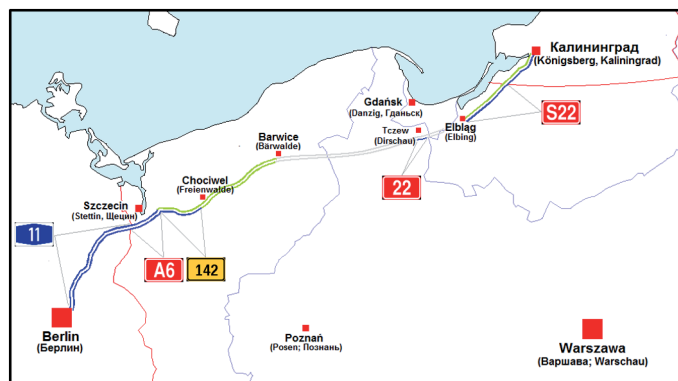
Jedną z nielicznych zabytkowych dróg jest trasa Koszalin – Sianów, prowadząca przez Górę Chełmską w Koszalinie. Została ona wybudowana w 1833 r. przez polskich uciekinierów po powstaniu listopadowym. Teren sprawiał poważne problemy w budowie drogi ze względu na wysoki poziom wód gruntowych oraz duże różnice wysokościowe na trasie. Dlatego też powstała droga tymczasowa leżąca w lesie przy drodze nr 6, która użytkowana jest nadal. Ciekawostką jest przepust kamienny, który służy do dnia dzisiejszego choć konstrukcja wymaga remontu ze względu na spękania i ubytki w sklepieniu ceglany.

Największym, a zarazem najciekawszym zabytkiem regionu jest tak zwana „berlinka” czyli autostrada Berlin – Królewiec, nazywana także drogą do wojny.

Budowa autostrady obejmowała trzy odcinki, z których jeden przebiegał przez region środkowopomorski. W początkowej wersji autostrada miała przebiegać przez Szczecinek. Prace przy budowie autostrady ruszyły w 1934 r. i już w dwa lata później do użytku oddano pierwszy 113 km odcinek zachodniej części, między węzłem *Stettiner Dreieck* (okolice Berlina) a Szczecinem Zachodnim. W 1937 r. powstał (niedokończony) odcinek Elbląg – Królewiec. W 1938 r. Niemcy zażądały eksterytorialnego korytarza przebiegającego przez Polskę, który miał połączyć wybudowane dwie części autostrady. Z uwagi na brak zgody Hitler uznał to za pretekst do



Fot. 2. Most zwodzony w Darłówku (<http://fotopolska.eu>)



Rys. 1. Berlinka – przebieg trasy ([pl.wikipedia.org](http://pl.wikipedia.org))



Fot. 3. Przepust kamienny, droga Koszalin – Sianów zbudowana w 1833 roku

wszczęcia wojny. Jesienią 1939 r. skierowano do pracy na budowie drogi Żydów uwięzionych przez Rzeszę. Wybudowano dwupoziomowe skrzyżowania, stacje benzynowe i miejsca postojowe. Do dziś można napotkać fragmenty tychże obiektów inżynierskich. W lesie niedaleko Złocieńca znajdują się ślady budowy węzła autostrady z budowaną równocześnie trasą do Witnicy koło Gorzowa Wielkopolskiego. Berlinka nie została dokończona, a wybudowane odcinki do dziś stanowią lokalną atrakcję. Wiele lat po zakończeniu wojny rozpoczęły się remonty autostrady oraz budowa nowych odcinków dróg.

W regionie środkowopomorskim większość zabytków jest pozostałością poniemiecką na Ziemiach Odzyskanych po II wojnie światowej. Bardzo ważnym zadaniem stojącym przed polskimi drogowcami jest ochrona zabytków, a także krzewienie historii drogownictwa. Podstawą jest ewidencjonowanie oraz monitorowanie stanu obiektów, a w konsekwencji renowacja i naprawa istniejących zabytków. Zobowiązują do tego aktualne ustawy regulujące cel i sposób ochrony obiektów tj.:

- Ustawa z dnia 24 lutego 2006 r. o zmianie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Dz. U. 2006 nr 50 poz. 362.

- Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 6 września 2000r. w sprawie prowadzenia rejestru zabytków i centralnej ewidencji dóbr kultury. Dz. U. 2000 nr 86 poz. 965.

Należy podkreślić, iż w świetle wymienionych regulacji prawnych obowiązkiem każdego gestora zarządu dróg jest współpraca z właściwym konserwatorem zabytków.

W podsumowaniu trzeba stwierdzić, iż Polska w czasie II wojny światowej w dużej części uległa zniszczeniu, co również przełożyło się na stan dróg. Niestety przez ostatnie 60 lat nie zrobiono zbyt wiele, aby odpowiednio zająć się zabytkami drogowymi, a co za tym idzie, większość z nich nie jest już do uratowania. Taka sytuacja prowadzi do zaniku obiektów historycznych, które są najlepszą nauką dla przyszłych drogowców o ewoluowaniu tak istotnej dziedziny inżynierii.

Pozytywnym przykładem w dziedzinie ochrony zabytków techniki drogowo-mostowej i jednym z ciekawszych jest Muzeum Historii Drogownictwa w Szczucinie koło Dąbrowy Tarnowskiej. Powstało ono w 1982 roku, a już 10 lat później zostało wpisane do rejestru zabytków. W muzeum znajduje się wiele informacji oraz pamiątek dotyczących drogownictwa. Można się tu natknąć m. in. na dokumenty, fotografie, świadectwa, mundury służbowe pracowników drogownictwa, medale, sztandary. Wyjątkowym miejscem jest położony obok muzeum skansen maszyn drogowych. Znajduje się tam alejka, w której wbudowane są oryginalne elementy dróg między innymi krawężniki, przepusty, kraty ściekowe. Idąc aleją możemy napotkać na fragmenty różnych nawierzchni, wykonanych z autentycznych materiałów oraz na zabytkowe maszyny drogowo-mostowe. Muzeum jest godne polecenia nie tylko osobom związanym z drogownictwem.

#### Bibliografia

- [1] M. Bochenek: *Drogi, Drogowcy, Drogownictwa*. Szczucin 2007
- [2] A. Wielkopolski: *Zarys Gospodarczych dziejów transportu*. WKiŁ 1975
- [3] Praca zbiorowa pod redakcją B. Drewniaka i H. Lesickiego: *Dzieje Koszalina*. Wydawnictwo poznańskie. Poznań 1967-a
- [4] Prof. G. Labuda: *Szkice z dziejów Pomorza. Pomorze Średniowieczne*. KiW. Warszawa 1958
- [5] Prof. G. Labuda: *Szkice z dziejów Pomorza. Pomorze Nowożytnie*. KiW. Warszawa 1958
- [6] B. Pachotek: *Monografia zabytków drogowych w obszarze Środkowopomorskim*. Praca dyplomowa. 2009
- [7] [http://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak\\_bursztynowy](http://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak_bursztynowy) ■