

255720 + 1 mapa

STANISŁAW SROKOWSKI

**ROZWOJ I ZNACZENIE
SIECI DROŻNEJ PRUS
WSCHODNICH**

W A R S Z A W A 1930
WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

855866.

STANISŁAW SROKOWSKI

**ROZWOJ I ZNACZENIE
SIECI DROŻNEJ PRUS
WSCHODNICH**

W A R S Z A W A 1930
WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

STANISŁAW SZKOWSKI

ROZÓŁ I ZNACZENIE
ZIECI DROŻNEJ PRU
OSCHODNICH

Odbitka z „BELLONY”.

255.720



WARSZAWA 1930
WÓJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Druk. J. B. Kondeckiego. Warszawa, Marszałkowska 53a. Telefon 269-08.

dotyco poczynań roboty, dla której należało przeprowadzić
praktycznie jeszcze wzorów i metod, tem bardziej że i zachod
Europę dostarczyć ich nie mógł, bo i tam w owym czasie o dro-
gach sztucznych zupełnie nie było.

Mysł poprawienia komunikacji lądowej zaprzęta również
uwagę spadkobierców Zakonu, książąt pruskich. Świadczą o tem
edykty o drogach (Wegeedikt) z lat 1587, 1588, 1591 i 1592.
Wpływ tych pism książęcych był jednak bardzo mały i stan dróg
wschodniopruskich przez całe stulecie nazwać trzeba wte-
żałym, zwłaszcza zaś w wieku XVII, kiedy niszczały już nie-
liczne dawniejsze budowle drogowe, a o powych nie miały.

Już za czasów staropruskich, znajdowały się niewątpliwie
na terenie między Wisłą a Niemnem jakieś lądowe arterje komu-
nikacyjne, które łączyły między sobą tamtejsze osady i grodziszczca
oraz umożliwiały utrzymywanie pewnych stosunków handlowych
między szczepami i narodami sąsiednimi. Z tego okresu po-
chodzi także niewątpliwie wymoszczona drzewem droga, odkryta
w torfowisku moczarystej rzeki Dzierzgonia (Sorge) na połud-
nie od Elbląga. Zresztą poza tem o owych drogach wiemy tylko
tyle, iż prowadząc wśród bagien i zapadłych leśnych ostępów,
stawały się często zdradliwą zasadzką dla wnikającego w kraj
nieprzyjaciela i że także cały szereg wypraw polskich na Prusa-
ków nie dopiął celu dzięki niedostępności mało znanych Polakom
szlaków komunikacyjnych¹⁾. Szczupłe są także wiadomości o dro-
gach lądowych z czasów panowania w Prusiech Wschodnich Za-
konu Niemieckiego. Można się tylko domyślać, że Zakon, który
tak pilnie popierał osadnictwo niemieckie, a zwłaszcza rozwój
miast, nie mógł nie starać się również o polepszenie komunikacji
w kraju. Pomnikiem działalności Zakonu na tem polu, zachowa-
nym do dzisiaj, jest kilkupiętrowej wysokości masywny most
w Reszlu (Rössel) nad rz. Zainą. W każdym razie, były to jednak

¹⁾ Polacy, zdając sobie później dobrze sprawę z niedostępności Prus Wschod-
nych, podczas świetnie pod każdym względem obmyślonej i przygotowanej wypra-
wy z r. 1410, na ten szczególnie moment zwrócili jak najbaczniejszą uwagę. Ścisłe
biorąc, głównem zadaniem rady wojennej, ustanowionej przez króla przy sprawu-
jącym nad wojskiem „rząd i dowództwo“ Zydranie z Maszkowic, było zastanawia-
nie się „ktośdy prowadzić wojsko i w którychby miejscach obierać stanowiska
używając ku temu dwóch przewodników, Trojana z Krasnegostawu i Jana Grinwal-
da, wójtów parczowskich, którzy obadwaj z Prus rodem, wszystkie miejsca ta-
meczne, drogi i przesmyki dobrze znali; zawsze też stać mieli na zwołaniu u wrót
radców, gdy o stanowiskach wojennych i dalszym wojsk pochodzie naradzać się
miało“. (Jan Długosz. XI księga „Dziejów Polski“, r. 1410).

dopiero początki roboty, dla której należytego przeprowadzenia brakowało jeszcze wzorów i metod, tem bardziej że i zachód Europy dostarczyć ich nie mógł, bo i tam w owym czasie o drogach sztucznych zupełnie głucho.

Myśl poprawienia komunikacji lądowej zaprzętała również uwagę spadkobierców Zakonu, książąt pruskich. Świadczą o tem edykty o drogach (Wegeedikte) z lat 1587, 1588, 1591 i 1592. Wpływ tych pism książęcych był jednak bardzo mały i stan dróg wschodniopruskich przez całe stulecia nazwać trzeba wręcz fatalnym, zwłaszcza zaś w wieku XVII, kiedy niszczały już nie-liczne dawniejsze budowle drogowe, a o nowych nikt nie myślał. Miejsca niegdyś wyłożone kamieniem polnym, porozpadały się w głębokie doły, mosty albo stały się z biegiem czasu nie do użycia, albo nawet znikły, a stare nasypy drogowe rozlały się lub też, jak nad brzegami zalewu Fryskiego, uległy działaniu fal. W takim opłakanym stanie znajdowała się nawet odwieczna, bo służąca już krzyżakom oraz przez nich umocniona wałami i rowami, główna droga wojskowa, prowadząca z Królewca na zachód przez Brandenburg, Świętomiejsce (Heiligenbeil) i Braniewo (Braunsberg). Edykt Wielkiego Elektora z r. 1684, który chciał poprawić komunikację w Prusiech Wschodnich i który domagał się odnowienia nasypów drogowych i oczyszczenia rowów przydrożnych, wyłożenia jezdni drzewem i gałęziami, pobudowania mostów i t. d.—nie odniósł prawie żadnego skutku.

Pewną zmianę w stosunkach drogowych sprowadził dopiero surowy edykt Fryderyka III, następcy Wielkiego Elektora. Pismo jego (publicandum) podkreśla wiele szczegółów związanych z naprawą jezdni, a przede wszystkim ustanawia dotkliwe sankcje karne na tych, którzy uchylają się od troski o dobrą komunikację, a zatem na miasta, gminy wiejskie i dwory. Najeżony karami edykt, uruchomił dużo zabiegów. W całym kraju, przy pomocy obowiązanych do robocizny włościan, jak również i płatnych pracowników, wzięto się do naprawy dróg. Rezultaty, gdy idzie o trwałe skutki pracy i wkładu pieniężnego, były jednak niewielkie. Jeszcze tam, gdzie zastosowano bruki z polnych kamieni (Steinbrücken), wyniki naprawy zaznaczały się przez czas dłuższy, tam atoli, gdzie drogi wykładano faszyną lub drzewem, tworząc t. z. „Knüppelbrücke“ — z poleska „nakot“ — wydane pieniądze po bardzo krótkim czasie trzeba było uznać za zmarnowane. Ale wówczas innych sposobów konserwowania dróg jeszcze nie znano. Za nowość uchodzić mogła chyba tylko większa, niż dawniej, troska

o rowy przydrożne, ich głębokość i zdolność odprowadzania wód, na co dawniej mało zwracano uwagi.

Znaczniejszy wpływ, niż edykty, na stan dróg krajowych wywarła poczta, posługująca się wozami (Postkutschen), co w Prusiech Wschodnich zaczęło się od początku XVIII wieku. Dotąd istniały tam połączenia pocztowe tylko przy pomocy koni wierzchowych (Reitpost). Tak zwana „droga pocztowa” (Poststrasse) musiała być dostępna dla względnie szybkich i bezpiecznych podróży i dlatego otaczano ją stałą opieką, nie zaś, jak to dotąd bywało, tylko od czasu do czasu, w czym nie stanowiły wyjątku nawet t. zw. „drogi wojskowe” (Heerstrassen), które tylko wtedy stawały się lepszymi, gdy potrzebne były dla przemarszów wojsk, a zatem najczęściej dopiero w okresie wojen. Poczty wozowe (Fahrende Posten), trzymające się jednych i tych samych szlaków, jeździły z zasady także i po najkrótszych, przy których mniej więcej w pięciomilowych odstępach wznosiły się stacje pocztowe.

W pierwszych latach wieku XVIII wozy pocztowe kursowały:

a) przez mierzę Fryską do Piławy (Pillau) a dalej przez Fischhansen i puszcę Kapornską (Caporner Heide) obok miejscowości Widitten, Vierbrüderkrug, Moditten i Spittelkrug do Królewca, skąd starą drogą wojenną przez Sambję (Samland) i mierzę Kurońską do Kłajpedy (Memel);

b) po t. zw. „szlaku litewskim” z Królewca przez Tapiewo (Tapien), Welawę (Wehlau) i Wystruc (Insterburg) do Tylży (Tilsit);

c) po t. zw. pocztowej drodze oberlandzkiej z Królewca przez Brandenburg, Świętomiejsce (Heiligenbeil), Braniewo (Braunsberg), Młynary (Mühlhausen) do Pr. Holądu (Pr. Holland).

Stopniowo sieć szlaków pocztowych rozszerzała się na coraz to dalsze części kraju, a wraz z tem pogłębiała się także i troska o polepszenie dróg. Poczty zaczęły również przynosić coraz to poważniejsze dochody skarbowi królewskiemu. Nic przeto dziwnego, że edykt drogowy króla pruskiego Fryderyka Wilhelma I z r. 1720 był jeszcze surowszy, niż poprzednie. Sprawę komunikacji postawił on niemal na naczelnem miejscu zadań urzędów, zarządził rekonstrukcję i rozszerzenie mostów, ustawienie drogowskazów a przede wszystkim nakazał prowadzić stałą ewidencję potrzebnych napraw. Wszystko to spadało jednak ciężarem głównie na barki właścian, którzy oderwani od swych zwykłych zajęć, całymi tygodniami pracowali teraz nad naprawą szlaków komunikacyjnych. Wyniki tych zabiegów, zwłaszcza gdy idzie o przystępność dróg, były jednak lepsze, niż poprzednio. Już mię-

dzy r. 1725 a 1730, z Królewca, po tak zwanej „wielkiej drodze warszawskiej“, przez Bartoszyce (Bartenstein) docierały wozy pocztowe w kilku punktach do granicy polskiej, a niektóre stacje pocztowe, zbudowane wśród gęszy leśnej, stały się zawiązkami nowych miejscowości. Droga pocztowa i wóz pocztowy zaczęły tu spełniać rolę roznosicieli kultury i cywilizacji, niestety niemieckiej. Szczególnie miało to miejsce na Pruskiej Litwie i na Zachodnich Mazurach, gdzie polepszanie komunikacji szło krok w krok z usilną akcją kolonizacyjną. Wytworem tych czasów jest między innymi także miasto Gąbin (Gumbinnen), dziś siedziba regencji, a podówczas nędzna wioska nad rz. Pissą, nosząca nazwę Pisserkehmen. Miasto to wyrosło tylko dzięki okoliczności, że w r. 1736, stawszy się siedzibą zarządu Pruskiej Litwy (Litauische Kriegs- und Domänen Kammer), stopniowo zwróciło do siebie wiele ważnych arterij komunikacyjnych. Mało tylko na tych doniosłych innowacjach komunikacyjnych skorzystała południowo-wschodnia część Mazurów. Jeszcze na początku XIX wieku nie było np. połączenia pocztą wozową przez Lec do Ełku i dalej do granicy polskiej.

Fryderyk II siecią drożną Prus Wschodnich zajął się dopiero po ukończeniu wojny siedmioletniej, wydając w r. 1764 pierwszy obszerny regulamin (Wegereglement), który już całkiem ściśle określa kompetencje i obowiązki różnych urzędów w zakresie opieki nad drogami. Regulamin ustanawia też minimalną szerokość głównych dróg publicznych na 30 stóp (=około 9 m), zakazuje dalszego wykładania ich drzewem, kładzie szczególny nacisk na należyte utrzymanie przydrożnych rowów odpływowych, obsadzanie dróg drzewami i t. d. Przedtem jeszcze wiele w zakresie dróg wschodniopruskich w czasie wojny siedmioletniej działali Rosjanie, rządzący krajem w latach 1758 — 1762. Zwierzchnik rosyjskiego zarządu prowincjonalnego, gubernator gen. - por. Korff, grożąc urzędnikom ciężkimi represjami, wymógł naprawę całego szeregu najważniejszych szlaków.

Poza tem w drugiej połowie wieku XVIII, gdy idzie o wschodniopruską sieć drożną, nie zaszło nic decydującego. Drogi musiały być z konieczności konserwowane, bo odbywał się na nich jeszcze żywszy, niż dawniej, ruch pocztowy, który docierał wówczas już prawie do wszystkich ważniejszych miast i miasteczek prowincji. Nastąpiło tylko pewne urangowanie szlaków ze względu na ich znaczenie. Były takie, które służyły wielkiemu ruchowi i takie znowu, które zaspakajały zaledwie potrzeby lokalne. Ro-

zumie się, że stosownie do tego stan jednych i drugich szlaków był inny.

Według A. Horna ¹⁾, między wszystkimi *szlakami pocztowymi* Prus Wschodnich na plan pierwszy w r. 1790 co do znaczenia wybijały się następujące:

a) Królewiec—Młynary (Mühlhausen)—Iławka (Pr. Eylau)—Bartoszyce (Bartenstein)—Licbark (Heilsberg);

b) Królewiec—Brandenburg—Świętomiejsce (Heiligenbeil) —Hammersdorf—Schönfliess—Pr. Holąd (Pr. Holland)—Przezmark (Pr. Mark)—Prabuty (Riesenburg)—Kwidzyń (Marienwerder);

c) Królewiec—Widitten—Piława (Pillau);

d) Bartoszyce (Bartenstein)—Szepopel (Schippenbeil)—Rastembork (Rastenburg)—Piecki (Peitschendorf)—Szczytno (Ortelsburg);

e) Licbark (Heilsberg)—Dobre Miasto (Guttstadt)—Olsztyn (Allenstein)—Olsztynek (Hohenstein)—Nibork (Neidenburg)—Działdowo (Soldau);

f) Królewiec—Hohenrade koło Waldau—Tapiewo (Tapiau)—Taplacken—Wystruć (Insterburg)—Ostwethen—Tylża (Tilsit)—Szameitkehmen—Szyłokarczma (Heydekrug)—Prökuls—Kłajpeda (Memel).

Z Kwidzynia wychodził nadto silnie uczęszczany szlak pocztowy do Torunia i Warszawy.

Porównując główne szlaki pocztowe, a zatem i komunikacyjne, przechodzące przez teren Prus Wschodnich przy końcu wieku XVIII i na jego początku, widzimy przedewszystkiem cofnięcie się znaczenia ważnej arterji ruchu, która niegdyś mierzejami: Fryską i Kurońską, prawie nieprzerwanie prowadziła od ujścia Wisły do Kłajpedy. Droga ta, biorąc pod uwagę całą jej długość, była krótszą blisko o połowę od okólnej przez Wystruć (Insterburg). Jeżeli przeto ów *szlak nadmorski* mimo wszystko stracił na znaczeniu, to przyczyn przedewszystkiem należy szukać w charakterze ówczesnej najważniejszej organizacji transportowej, jaką była poczta wozowa, która, chcąc wyjść na swoje, nie mogła skupiać głównego ruchu na drogach prowadzących przez zupełne odludzia, jakimi są mierzeje, bo nie znalazłaby była podróźnych. Wszak i dzisiaj jeszcze z tych samych przyczyn obie mierzeje, mające razem do 160 km długości, nie posiadają torów kolei że-

¹⁾ Verwaltung Ostpreussens seit der Säkularisation. Königsberg 1890, str. 391.

laznych i ich nieliczne osady rybackie oraz drobne letniska zadawalniać się muszą żegluga przybrzeżną po zalewach. Mylnie jednak byłoby przypuszczenie, że tędy nie odbywano już wcale podróży. Owszem, bywały one i to dość częste, a nawet, jak świadczy o tem książka J. Sembritzki'ego ¹⁾, przez mierzeję Kurońską jeździła i poczta wozowa, ale ta służyła przeważnie tylko dla przewozu podróżnych do Rosji i z Rosji, a zatem miała nieco inne znaczenie, niż w reszcie Prus Wschodnich. Dopiero w r. 1833 poczta „rosyjska” zaczęła całkowicie kierować się przez Taurogi i Tylżę, co właśnie miało decydujący wpływ na rozwój tego miasta ²⁾. Co się zaś tyczy *mierzei Fryskiej*, to wielkie znaczenie tego szlaku komunikacyjnego uwypukla należyte fakt, że Napoleon, który kraj znał już dokładnie z kampanji r. 1807, wybierając się w r. 1812 na wyprawę moskiewską, polecił ustanowionemu przez siebie gubernatorowi Prus Wschodnich, gen. hr. Hogendorpowi, przyprowadzić do porządku tę właśnie drogę na całej przestrzeni od Gdańska do Piławy i dalej do Królewca, wyznaczając stacje wojskowe w Fischhausen i Piławie. ³⁾ Przy sposobności, dodamy jednak dla ścisłości, że ówczesne zarządzenia drogowe Napoleona na terenie Prus Wschodnich obejmowały także trzy inne szlaki, które wszystkie służyły dla transportu jego wojsk na wschód, a mianowicie drogi:

1) z Elbląga przez Frombork (Frauenburg), Hoppenbruch, Królewiec, Tapiewo, Gąbin i stąd do Wilkowyszek;

2) z Warszawy przez Wielbark (Willenberg), Szczytno (Ortelsburg), Żądzbork (Sensburg), Rastembork i dalej na wschód przez Pruską Litwę;

3) z Królewca przez Caumen (Caymen), Labiawę (Labiau), Mehlauken, Schillupischken i Tylżę.

Wojny napoleońskie zostawiły Prusom Wschodnim ich drogi znowu w stanie wielce opłakanym, bo przewóz ogromnej ilości ciężkich wozów ⁴⁾ i dział oraz przemarsze krociowych armij, na stan zwłaszcza głównych szlaków, musiały wywrzeć wpływ jak najgorszy. Rzucono się zatem znowu do naprawy jezdni starymi metodami i środkami, ale przekonano się rychło, iż tego rodzaju prace obecnie, po zniesieniu w Prusiech Wschodnich pańszczyzny (1810), kosztowniejsze niż dawniej, są dla swej nietrwałości po-

¹⁾ Memel im 19 Jahrhundert. Memel 1902.

²⁾ Zob. A. Ambrassat: Die Provinz Ostpreussen, Königsberg 1912, str. 299.

³⁾ Schmidt: Ostpreussens Schicksale in dem Jahre 1812. Königsberg 1825.

⁴⁾ Same tylko Prusy Wschodnie dostarczyły 13.000 wozów i 18.000 koni.

niekąd bezcelowe i że praktyczniej będzie pójść za przykładem zachodniej Europy, a nawet zachodnich lub środkowych prowincji pruskich, rozpoczynając i w Prusiech Wschodnich budowę trwałych szos murowanych, względnie makademizowanych. Sprawa zaś była tem łatwiejsza do przeprowadzenia, że w roku 1816 ze wszystkich regencyj pruskich, pozostało już tylko ośm, pozbawionych całkowicie dróg murowanych, a w tem właśnie obie regencje wschodniopruskie, t. j. królewiecka i gąbińska¹⁾. Ci, którzy wychylali się poza granice prowincji, a takich było wielu, mieli zatem dostateczną sposobność przekonania się, jak wielkiem dobrodziejstwem jest szosa.

Ulegając przeto, z jednej strony, coraz to usilniejszym żądaniom ludności, a z drugiej—dążąc do ułatwienia sobie administracji i przyśpieszenia dużego ruchu pocztowego oraz mając na względzie interesa wojska, przystąpił wreszcie rząd w r. 1818 do budowy *pierwszej szosy wschodniopruskiej*. Jest to gościńiec z Królewca do Elbląga wzdłuż zalewu Fryskiego, a potem przez wyżynę elblądzko - tolkemiecką. Przedłużony z Elbląga do Malborka i dalej na zachód jako szosa „berlińska“, a na wschód z Królewca przez Wystruc (Insterburg) i Gąbin (Gumbinnen) do leżących na granicy litewskiej Ejt kun (Eydtkuhnen), stworzył on główną oś całego systemu drogowego Prus Wschodnich. Boczne jego odroślami są szosy wybiegające na północ ku wybrzeżu sambijskiemu i ku Klajpedzie oraz na południe ku granicy polskiej.

Naogół sieć gościńców wschodniopruskich rosła jednak powoli, a to głównie z powodu wysokich kosztów, związanych z budową. Dość powiedzieć, że gdy na początku wieku XIX budowa kilometra murowanej drogi na zachodzie Niemiec kosztowała średnio 5—6.000 marek, a tylko w niesprzyjającym terenie do 12.000 mk., to w Prusiech Wschodnich 1 km nowobudowanej szosy pochłaniał przeciętnie aż 15.000 mk. W wielu stronach, zakładane gościńce musiały zupełnie pomijać istniejące dotychczas drogi gruntowe, zarówno z powodu ich] położenia i licznych krzywizn, jak i ze względu na ogromne zabagnienie odwiecznych traktów, a przenosić się na wyżej położone grunta orne.

Budowa niektórych odcinków szos wschodniopruskich dzięki tego rodzaju kłopotom finansowym i słabemu poparciu ludności, wlekała się też nieraz dziesiątkami lat. Również i pierwszą szosę

¹⁾ Zob. Rudolf Grabo: Die ostpreussischen Strassen im 18 u. 19 Jahrhundert. Königsberg in Pr. 1910, str. 57.

Królewiec—Elbląg, posiadająca około 100 km długości, budowano lat 10. Tyleż czasu trwała także budowa szosy Tylża—Kłajpeda (1843—1853). Gdy idzie o rekord co do długości czasu budowy, to odnosi go atoli krótki gościniec Królewiec — Cranz (30 km), przecinający okolice leżące na północ od stolicy kraju. Budowę rozpoczęto w r. 1826, a skończono w r. 1853. Tak samo nie spieszono się bardzo przy budowie szosy Królewiec—Labiawa. Gościniec ten, mający zaledwie czterdzieści kilka kilometrów długości, budowano od r. 1829 do 1853. Podobnie było z ważną szosą, prowadzącą z Elbląga do Ostródy. Zaczęto ją budować z miejscowości Pr. Hoład w kierunku do Elbląga w r. 1829, a w stronę Ostródy w r. 1836, skończono zaś całość dopiero w r. 1853. Uderzająco powoli postępowały również roboty przy drodze murowanej, t. zw. warszawskiej, prowadzącej z Bartoszyc (Bartenstein) przez Biskupiec (Bischofsburg), Dźwierzuty (Mensguth), Szczytno (Ortelsburg), Wielbark (Willenberg) do Opaleńca (Flamberg) na granicy polskiej. Nad tą pierwszorzędnej doniosłości arterją komunikacyjną pracowano lat blisko trzydzieści (1835—1864), gdy inna również na południe wiodąca i prawie tak samo długa, zbudowana została w ciągu lat piętnastu (1854—1869). Mamy tu na myśli szosę Wendehnen (na południe od Korschen) — Reszel (Rössel) — Żądzbork (Sensburg) — Piecki (Peitschendorf) — Jańsbork (Johannisburg) — Dłutowo (Dlottowem) naprzeciwko leżącego w Polsce Kolna. Możemy jednak wskazać na szosę w Prusiech Wschodnich, którą mimo jej poważnej długości, bo wynoszącej około 140 km, zbudowano w imponująco krótkim czasie około 2 lat, co prawda na szczególniejsze polecenie króla. Tak było z gościńcem Królewiec — Tapiewo (Tapiaw) — Taplacken — Gr. Skaisgirren — Tylża — Laugszargen, zbudowanym w latach 1830—31. Drugiego wypadku tak szybkiej budowy szosy w Prusiech Wschodnich nie znamy. Już gościniec z miejscowości Taplacken do Ejt kun (Eydtkuhnen), mający około 90 km długości i łączący z Królewcem tak ważne miejscowości, jak Wystruć (Insterburg) i stolicę regencji—Gąbin (Gumbinnen), budowano lat 3 (1835—1837).

Spadki i wzniesienia na drogach murowanych już od samego początku starano się stosować jak najmniejsze. Najwyższe wynoszą 0.055 na 1 i to tylko na krótkich przestrzeniach, bo przy dłuższych, zapomocą odpowiednich nasypów, porobiono przerwy. *Unikano* także nieraz tak częstych przy dawnych drogach *przepraw przez rzeki*, względnie stawiania mostów, czego typowym właśnie przykładem może być wspomniana przed chwilą droga

Taplacken—Ejtkuny. Gdy np. dawny jej odcinek Gąbin — Stołupiany (Stallupönen), pominąwszy już kręty często kierunek szlaku, dwukrotnie przecinał rzekę Pisse, to nowy gościniec zmierza wprost na Stołupiany, odsunąwszy się na północ od bagnistej doliny. Zastanawiające jest tylko, jak szosy *wschodnio-pruskie w wielu miejscach nie liczą się z pagórkowatym terenem* i jak z jednego wzniesienia wspinają się na drugie oraz jak wkraczają na pagórki nawet tam, gdzie z łatwością mogłyby je obejść. Wskutek tego, dzieje się tu całkiem inaczej, niż w górach, w których szosa z reguły omija starannie każde wzniesienie i wyszukuje dla siebie tylko najgłębsze wcięcia doliny. Na jeden taki bardzo charakterystyczny wypadek wspinania się szosy na łatwy do obejścia pagórek zwrócił uwagę także geograf wschodniopruski L. Passarge¹⁾. Wskazuje on mianowicie na miejsce pod Quednau na północ od Królewca, gdzie zbudowana blisko przed wiekiem szosa, mając na prawo i lewo wiele równych i zupełnie suchych miejsc, wchodzi przeciw na wydmę (Quednauer Berg 61'8 m) i wznosi się na niej do 50'7 m nad powierzchnię morza, aby potem znaleźć się znowu na poziomie znacznie niższym.

Szerokość najwcześniej budowanych gościńców wschodniopruskich była bardzo różna, bo wahała się między 8 m (Królewiec—Lawsken) a 12'55 m (Królewiec—Pruska Hława (Pr. Eylau)—Bartoszyce (Bartenstein) — Rastembork). Głównym szlakiem, jak Królewiec—Taplacken—Tylża—Laugszargen lub Taplacken—Ejtkuny i innym—dawano przeważnie imponującą szerokość 12 m. Także najstarsza i bodaj przed budową kolei najważniejsza szosa wschodnio-pruska Królewiec—Elbląg ma 11 m. Dopiero późniejsze gościńce są już znacznie węższe. Prócz szerokości, na najstarszych szosach wschodnio-pruskich zwraca na siebie uwagę także *mała ilość wykopów*, a obfitość znowu nasypów, z których niektóre odznaczają się znaczną długością. Tak np. gościniec między Taplacken a Wystruciem (Insterburg), przekroczywszy Pregolę po moście pod Taplacken, całą niemal przestrzeń aż mniej więcej po Sterkeningken, czyli około 20 km, biegnie po nasypie, znajdującym się na lewym brzegu rzeki.

Zrazu prawie nigdzie całej *drogi nie urządzano jako jednolitej jezdni*. Najczęściej obok szutrowanego czy makademizowanego pasa środkowego (Fahrbahn), mającego 3—6 metrów szerokości, znajduje się drugi pas, przeważnie nieco węższy, o po-

¹⁾ Aus Baltischen Landen, Glogau 1878, str. 107.

wierzchni miękkiej, t. zw. droga letnia (Sommerweg), a przy rowach drogowych ciągną się obustronne bankiety, służące jako ścieżka dla pieszych i jako miejsce do składania materiałów potrzebnych do naprawy szosy. Tak też zbudowany został i pierwszy w Prusiech Wschodnich gościniec murowany Królewiec — Elbląg. Na twardą jezdnię wypada tu gdzie nigdzie tylko 3 m, bo resztę zajmują bankiety i droga letnia. Tam, gdzie drogi letniej brak, część twarda gościńca odpowiednio się rozszerza. Szosa Królewiec—Pr. Iława—Bartoszyce—Rastembork, opatrzona drogą letnią, ma twardej jezdni 5 m. Tak samo jest z drogami: Królewiec—Taplacken—Tylża—Laugszargen, Taplacken—Eitkuny, Królewiec—Uderwangen i innemi, które w klasyfikacji dróg wschodniopruskich zaliczane bywają przeważnie do typu „Strasse A”. Droga Królewiec—Cranz, szeroka 8—9 metrów, nie posiada drogi letniej, lecz tylko 5 m twardej jezdni i bankiety. Tego typu dróg jest więcej, a później stały się one w kraju nawet najczęstszymi, gdy przekonano się, że drogi letnie gościniec zablacają a także, że nie nadają się do ciężkich transportów.

Drogi wschodniopruskie budowane są przeważnie według dwóch systemów. Przy metodzie Mac Adama, usuwają tam ziemię do głębokości mniej więcej 25 cm i w uzyskane miejsce dają tak samo grubą warstwę kamieni średniej wielkości, które ugniatają wałem, a następnie wszystko pokrywają obficie drobnym żwirem. Inna, późniejsza nieco metoda, stosowana w Prusiech Wschodnich, jest następująca. Po usunięciu wierzchniej ziemi, naprzód układają bruk z dużych kamieni w warstwie co najmniej 15 cm (Packlage). Na to dają drugi pokład (7—10 cm) tłuczonego kamienia, trzeci pokład (15 cm) kamienia tłuczonego, ale bardzo twardego, dziś niekiedy sprowadzanego z poza granic prowincji, nawet Śląska, a wreszcie wszystko przesypują grubo (7 cm) drobnym żwirem i starannie ugniatają wałem. Drogi letnie posiadają u podstawy także pokład, złożony z grubych kamieni (Packlage), który przykryto zwierzchu ziemią lub piaskiem.

Rozbudowa państwowej sieci dróg murowanych do połowy lat siedemdziesiątych szła w Prusiech Wschodnich następującymi etapami:

w roku 1826 było	52,5	km szos
" 1838 "	413,5	" "
" 1853 "	902,75	" "
" 1862 "	1197,75	" "
" 1874 "	1535,17	" "

Zatem sieć rosła wprawdzie powoli, ale natomiast bardzo jednostajnie, bez jakichkolwiek załamania akcji budowlanej. Niemal każdy rok znaczył postęp i tylko obszerności kraju przypisać należy, że mimo przeszło pół wieku trwających wysiłków, gościniec około lat siedemdziesiątych ciągle jeszcze był tam rzadkością. W roku 1874 na 1 km² powierzchni wypadło w Prusiech Wschodnich zaledwie 0'0415 km szosy państwowej. Niewiele na podniesienie gęstości wschodniopruskiej sieci drożnej wpływały także drogi, które budowały towarzystwa akcyjne, gminy albo osoby prywatne. Wszystkiego tego było bardzo mało. Więcej już znaczyła działalność niektórych powiatów.

Towarzystwo akcyjne wybudowało w r. 1842 kilkanaście kilometrów szosy z Królewca do miejscowości Fuchsberg w środkowej Sambji (Samland), inne także towarzystwo między r. 1845—1846 dłuższą nieco szosę z Braniewa (Braunsberg) do Plaswik (Plasswisch), a wreszcie jeszcze inny zespół akcyjny wziął się w r. 1845 do budowy szosy z Kłajpedy do Laugallen na granicy rosyjskiej, ale z powodu bankructwa całego przedsięwzięcia nie zdołał jej wykonać. Budowę tę dokończyło miasto Kłajpeda.

Z dróg murowanych, które swe powstanie zawdzięczają jednostkom, na uwagę zasługuje gościniec, prowadzący z Królewca na południowy wschód do Uderwangen. W latach 1842—1851 zbudował go hr. Dönhoff—Friedrichstein, chcąc dopomóc biedującej ludności, co zresztą w Prusiech Wschodnich było częstym motywem rozpoczynania robót drogowych, także i rządowych. Rzeczony gościniec, blisko 11 m szeroki, stanowiący przedłużenie budowanej równocześnie (1846—1850) przez towarzystwo akcyjne drogi z Uderwangen do Domnau, stworzył arterję ruchu bardzo ożywioną i w pierwszej linii wyszedł na dobre majątkom inicjatora hr. Dönhoffa.

Gminy miejskie, o ile gdzie budowały gościńce, to przeważnie tylko krótkie i bez większego znaczenia dla komunikacji. Taka n. p. droga przy końcu lat pięćdziesiątych powstała między Królewcem a Aweiden. Jest ona do 10 m szeroka i dziś wchodzi w skład gościńca wiodącego do Cynt (Zinten). Więcej już bez porównania na polu budownictwa dróg działy powiaty, zachęcane premjami ustanawianymi przez państwo, zrazu (około 1845 r.) w wysokości 4.000 mk za kilometr, a potem znacznie wyższymi. Pierwsze wzięły się do pracy powiaty Pr. Iława (Pr. Eylau), Licbark (Heilsberg), Kłajpeda (Memel), Świętomiejsce (Heiligenbeil), Morąg (Mohrungen), Nibork (Neidenburg) i Ostród (Osterode).

Zwłaszcza ten ostatni powiat działał chyba najwięcej, budując w latach 1856 — 59 gościńce Ostród — Rychnowo (Reichenau) — Olsztynek (Hohenstein) i Ostród—Dąbrówno (Gilgenburg). Ruszono się jednak i gdzie indziej. W powiecie pilkalskim wzięto się w r. 1858 do budowy szosy Schaaren—Pilkawy (Pillkallen)—Lasdehnen, a w powiecie Fischhausen w latach 1859—61 do ważnej wówczas szosy Fuchsberg — Drugehnen — Kumehnen — Polennen—Fischhausen—Piława (Pillau). Najstarszą z wszystkich powiatowych budowli drogowych jest jednak, zdaje się, szosa idąca z Plaswik do Ornety (Wormditt), zbudowana jeszcze w latach czterdziestych. Ponieważ rząd już w latach 1845 — 46 zbudował gościniec Olsztyn (Allenstein) — Dobre Miasto (Guttstadt), a w r. 1853 oddał do użytku także szosę Dobre Miasto — Ornetę, stąd w tym roku powstało połączenie drogą bitą Olsztyna z Braniewem (Braunsberg) i Królewcem. Dalszego przydłużenia tej arterji ku południowi do Olsztyńka (Hohenstein) dokonał rząd w latach 1864—1867. Wogóle zaznaczyć należy, że, mimo coraz to poważniejszej akcji powiatów, wszędzie przecież aż do r. 1875 rząd dla rozbudowy sieci drogowej w Prusiech Wschodnich robił najwięcej, nietylko pośrednio, ale i bezpośrednio. Rządowe też gościńce pierwsze przecięły Wschodnie Mazury. W latach 1846—1855 zbudowano szosę z Wystrucia (Insterburg) przez Darkiejmy (Darkehmen), Gołdap, Olecko (Marggrabowa) do Ełku (Lyck), a potem aż do granicznych Prostek. Gdy w r. 1868 przez Wschodnie Mazury do granicy polskiej poprowadzono również „kolej południową”; Ełk, dzięki dalszym trzem gościńcom, biegnącym do miejscowości Kalinowo (Kallinowen), Tworki i Borzymy (Borszymen), wybudowanym już jednak wówczas przez powiat, stał się odrazu bardzo ważnym węzłowym punktem komunikacyjnym całego pogranicza. Gdzie niegdzie atoli nawet tego rodzaju drogi dojazdowe wykonać musiał rząd, jak n. p. w powiecie oleckim, w którym zbudowano boczne szosy państwowe Olecko — Czymochy (Gr. Czymochen) i Kowale (Kowahlen) — Mieruniszki (Mierunskén), obie kończące się na granicy Suwalszczyzny.

Prawie równocześnie z temi budowlami drogowymi na wschodzie Mazur, przystąpił rząd także do silniejszego związania z systemem szos wschodniopruskich okolic nad wielkimi jeziorami mazurskimi. Mianowicie, między rokiem 1850 a 1863, dwoma gościńcami, schodzącymi się w Nordenborku (Nordenburg), połączono oba najważniejsze poza Królewcem miasta, leżące nad Pregołą, Welawę i Wystruć, z Węgoborkiem (Angerburg), docierając w ten

sposób szosą do punktu ogniskującego w sobie na północy komunikację po jeziorach i kanałach mazurskich, gdy drugi z tych punktów, t. j. Lec (Lötzen), złączony został z siecią gościńców wschodniopruskich (przez Rastembork) już w r. 1853. Również dwa ważne węzły komunikacyjne na północnym wschodzie prowincji, Wystruć i Gąbin, uzupełnił rząd kilkoma mającymi wielkie znaczenie gościńcami. Droga murowana Wystruć—Gr. Skaisgirren stworzyła połączenie z dawną szosą Taplacken — Tylża, a droga Gąbin—Kraupischken—Lengwethen—Ragneta (Ragnit)—Tylża stała się arterją pożyteczną nie tylko dla handlu, ale i dla administracji północnej części regencji gabińskiej, tem bardziej, że z Lengwethen przez Pilkauy poprowadzono bocznice do Szyrwinty (Schirwindt) na granicy litewskiej. Do tejże samej granicy dotarto także pod Schillehnen przez budowę bocznic z Lasdehnen, a po drugiej stronie Niemna, pod Schmallingken, bocznicą prowadzącą od gościńca Tylża—Laugszargen przez Willkischken i Wischwill, a zaczynającą się pod Miekieten. I jeszcze jedno połączenie kraju z granicą litewską, obok dawniejszego istniejącego już pod Laugallen, stworzył rząd, budując w powiecie kłajpedzkim szosę Budelkehmen—Poeszeiten.

Rok 1875 zamyka w Prusiech Wschodnich okres budowy dróg państwowych. Prawo (Dotationsgesetz) z dn. 7 lipca 1875 r. oddało wybudowane dotychczas gościńce na własność prowincjonalnemu samorządowi, który równocześnie przyjął na siebie także obowiązek konserwacji szos. Władze autonomiczne prowincji odstąpiły następnie niektóre drogi samorządom powiatowym. W r. 1875, a zatem przy końcu pierwszego okresu rozbudowy dróg w Prusiech Wschodnich, powiatów, w których łączna długość szos wynosiła ponad 100 km, co stanowiło maximum, było tylko dwa (Nibork i Królewiec). Ale znajdowały się także dwa powiaty (Żądzbork i Reszel), w których dotąd wybudowano mniej, niż po 20 km. Inne powiaty wykazywały najrozmaitsze wyposażenie w gościńce.

Samorząd wschodniopruski oddaną mu sieć drożną rozbudowywał w dalszym ciągu jak najintensywniej, jednak inaczej nieco, niż to czyniono dotychczas. Czynnikiem, który głównie wpłynął na zmianę w postępowaniu, były *koleje*. Pierwsze drogi żelazne widzimy w Prusiech Wschodnich w latach 1852 i 1853, kiedy powstała linja Malbork—Güldenboden—Braniewo (Braunsberg)—Kobbelbude—Królewiec, biegnąca dość równolegle do najstarszej szosy wschodniopruskiej Królewiec—Elbląg. Po upływie

kilku lat, linię tę przedłużono przez Wystruc (Insterburg) i Stolupiany (Stallupönen) do granicznych Ejt kun (Eydtkunen), poczem szybko rozpoczęła się dalsza rozbudowa sieci kolejowej w kraju.



W latach 1866 — 71 oddano do użytku t. zw. kolej południową; idącą z Królewca przez Bartoszyce (Bartenstein), Rastembork (Rastenburg), Lec (Lötzen) i Ełk (Lyck) (do Prostek, w latach zaś 1871 do 1873—wielką magistralę Jabłonowo — Iława (Deutsch Eylau) — Ostród (Osterode)—Olsztyn (Allenstein)—Rotflis (Rothfließ) — Korschen — Gierdawy (Gerdaunen) — Wystruc (Insterburg). Każdy rok następny, z małymi wyjątkami, przynosił nowe

linje kolejowe, tak, że stopniowo powstawała dość gęsta sieć dróg żelaznych, która wywierała na kraj coraz to większy wpływ. Drogi żelazne, o ile nie znalazły w tym względnie wyręki w szlakach wodnych, wzięły na siebie wszystkie cięższe i dalsze transporty, a szosy musiały zadowolnić się rolą pomocniczą dowożenia kolei towarów i osób. Wskutek tego, na znaczeniu straciły gościńce biegnące równoległe z budującymi się kolejami, co do frekwencji podniosły się zaś te, które docierały do ważniejszych stacyj kolejowych. Były to często szosy dotąd mało ważne i będące gościńcami jakby drugiej klasy. Obecnie jednak wysunęły się one na czoło całego ruchu. Rychło pokazało się również, że tych dróg dojazdowych jest za mało i że jak najrychlej trzeba budować nowe. Kolej zatem wcale nie zatamowała akcji budowy szos, jak chcą niektórzy, ale wprost przeciwnie — dała potężny bodziec do dalszego rozrostu sieci drożnej. Przekonano się także, że szosy do celu, jakiemu mają odtąd głównie służyć, nie potrzebują być tak szerokie, jak dawne. Wystarczy, jeżeli będą miały zaledwie 6 m szerokości, a nawet tylko 4 m, przyczem szerokość twardej jezdni zredukowano gdzie niegdzie do 2'5 m. Budowa szos stała się wskutek tego znacznie tańsza i wykonywać je można było szybciej, zwłaszcza tam, gdzie ze względu na pewne sprzyjające właściwości gruntu zadawalniano się gościńcami żwirowymi (Kies—albo Grandchaussen), które przy niezbyt silnej frekwencji i starannem doglądaniu, z wyjątkiem całkiem krótkiego okresu, przypadającego na wczesną wiosnę, oddawały te same usługi, co szosy murowane, a były od nich, gdy idzie o koszt budowy, przeciętnie trzy razy tańsze. Szczególnie powiat pillkalski w latach osmdziesiątych pokrył się rychło siecią takich właśnie dróg żwirowych, których wprowadzenie w Prusiech Wschodnich jest głównie zasługą landrata dr. J. Schnauberta, stosującego metody budowy landrata ze Stralsundu, Krahmmera¹⁾. Po zrobieniu szeregu doświadczeń z nowym typem dróg, zaczęto chętnie budować je i w innych stronach, zwłaszcza zaś na leżących na południe od delty Niemna obszarach Wielkiego Bagna (Das Grosse Moosbruch), gdzie przyczyniły się one walnie do jego częściowego skolonizowania²⁾.

¹⁾ Zob. J. Schnaubert: Statistische Beschreibung des Kreises Pillkallen, 1894. Str. 170.

²⁾ Zob. Elizabeth Kobbert: Das Grosse Moosbruch, seine Urbarmachung u. Besiedlung. Königsberg in Pr. 1925. Str. 35.

Sledząc rozwój wschodniopruskiej sieci drożnej po r. 1875, widzimy, że gęstość jej w latach 1900 — 1902 mała już tylko, szczególnie w niektórych stronach kraju, różniła się od dzisiejszej. *Największe jeszcze bezdroża spotykamy podówczas w okolicach na zachód od wielkich jezior mazurskich aż po Olsztyn i tak mniej więcej zostało aż do naszych czasów.* Do r. 1900 zdołano zbudować także wiele gościńców, ciągnących się wzdłuż pogranicza litewskiego i polskiego, o przeznaczeniu wybitnie wojskowem, oraz postarano się o wszystkie prawie potrzebne dojazdy do stacyj kolejowych. W dziesięć lat później, t. j. w r. 1910, szos w Prusiech Wschodnich było 7.600 km, czyli na 100 km² przypadało wtedy dróg o twardej nawierzchni 20,5 km, a zatem niemal cztery razy więcej, niż w r. 1875. Obecnie, budując rocznie 60—80 km, posiadają Prusy Wschodnie około 11.000 km szos różnego typu, co daje 28,5 km na 100 powierzchni kraju. Koszt budowy 1 km wynosi dziś średnio 50.000 mk. Długość wschodniopruskich dróg bitych stanowi 6 $\frac{1}{2}$ % sieci drożnej Niemiec, gdy ludność prowincji nie wynosi więcej, jak 3'6 % ogółu ludności Rzeszy. Dla ułatwienia komunikacji w kraju, zrobiono tu zatem bardzo wiele. W porównaniu z Polską, gdzie obecnie wypada średnio mniej więcej 12 km szosy na 100 km², gęstość wschodniopruskiej sieci drożnej jest przeszło, dwa razy większa. Prusy Wschodnie, dzięki tej okoliczności, co do zdolności przewozowej znajdują się w pozycji wręcz uprzywilejowanej wobec krajów otaczających. Zarzucić tym szosom można tylko zbyt wielką często wąskość twardej nawierzchni i miejscami lichej jej stan, za silne krzywizny łuków, a u niektórych z nich—zbyt dużą wypukłość.

Szosa *asfaltowane*, jako ostatni wyraz postępu na punkcie komunikacji drożnej, zjawily się w Prusiech Wschodnich przed kilku laty. Zrazu pokrywano asfaltem tu i owdzie tylko pojedyncze krótkie odcinki, o długości nie większej, jak 1 — 3 km. Dziś nawierzchnia asfaltowana nie należy już w kraju do takich nadzwyczajnych rzadkości, zwłaszcza zaś w okolicach Królewca. Zbiega się tam aż 7 tego rodzaju traktów, choć na niektórych z nich nawierzchnia asfaltowa zaczyna się dopiero w dalszej od miasta odległości. Tyczy się to szos: Królewiec—Tapiewo — Taplacken—Norkitten — Wystruc (Insterburg), Królewiec — Uderwangen—Domnau — Schönbruch i Królewiec—Labiawa, przyczem ta ostatnia arterja składa się dopiero z dwóch luźnych, wyasfaltowanych odcinków, mających razem zaledwie około 12 km długości, gdy wyłożona asfaltem część szosy Królewiec — Wystruc

mierzy około 75 km długości, a Królewiec — Schönbruch — mniej więcej 40 km. Inne asfaltowane szosy, wychodzące ze stolicy kraju, są: Królewiec — Brandenburg — Bladiau (około 35 km), Królewiec — — Cranz (30 km), Królewiec — Fuchsberg (8 km) i Królewiec — — Mahnsfeld (15 km). Jak widzimy przeto, w Prusiech Wschodnich asfaltem pokrywają obecnie szosy najwcześniej zbudowane, a także przeważnie najszersze. Z dłuższych traktów wyasfaltowanych, leżących dalej od Królewca, wspomnieć należy o szosie Gr. Skaisgirren — Tylża (około 22 km), o pokrytym asfaltem na przestrzeni mniej więcej 6 km odcinku szosy Fischhausen — Piława, a wreszcie o 4-kilometrowej bocznicy, odgałęziającej się na północ przy Tapiewie od szosy Królewiec — Wystruć. W części zachodniej kraju wskazać wypada na postępujące stopniowo prace około wyasfaltowania szosy, prowadzącej od leżącej na polskiej granicy miejscowości Gardei (Garnsee) do Malborka (Marienburg). Dotąd na owym gościńcu pokryto asfaltem 6 różnych odcinków, które nigdzie nie są jednak dłuższe, jak 2 km, a przeważnie krótsze. Trzy z nich leżą między Malborkiem a Sztumem (Stuhm), 2 między Sztumem a Kwidzynie (Marienwerder), a jeden tuż pod Kwidzynie na szosie do Gardei. Także w okolicy Elbląga wyłożono asfaltem 2 odcinki (razem 6 km) szosy Elbląg — Schöwiese, oraz 2 (razem mniej więcej 5 km) przy zbiegu szos Elbląg — Tolkmicka i Elbląg — Neukirch — Frombork (Frauenburg). Poza tem krótkich wyasfaltowanych odcinków nie brak w kraju i gdzie indziej. Większy taki odcinek znajduje się pod Olsztynkiem (Hohenstein). Łączna długość wszystkich gościńców pokrytych asfaltem wynosi obecnie w Prusiech Wschodnich około 270 km.

Gęsta sieć drożna pozwala Prusom Wschodnim na racjonalniejsze wyzyskanie naturalnych bogactw prowincji, na ściślejszą styczność z sobą różnych okolic, a w razie wojny — na łatwe przeczucie wojsk z jednej strony obszaru na drugą. Prusy Wschodnie nie tylko przeto z powodu swych jezior, moczarów i lasów, lecz także z racji swej gęstej sieci drożnej, są dlatego krajem tak trudnym do opanowania dla nieprzyjaciela, choćby nawet liczniejszego, ale nacierającego po liniach zewnętrznych, z obszaru komunikacyjnie zaniedbanego. Widzieliśmy to zresztą dokładnie podczas wojny światowej, gdy 8-a armja niemiecka (gen. v. Prittwitza), mocno już przez Rosjan pod Gąbinem w dniu 20 sierpnia 1914 r. osłabiona, a przedewszystkiem moralnie wstrząśnięta i zabierająca się do odwrotu na linję Wisły¹⁾, częściowo na skutek

¹⁾ Stracono po stronie niemieckiej około 10.000 ludzi. Popłoch w szeregach niemieckich był tak wielki, że niektórzy zbiegowie z korpusu Mackensena, który

zarządzeń Naczelnego Dowództwa niemieckiego w Koblencji, a częściowo z polecenia nowego dowódcy wojsk frontu wschodniopruskiego, gen. v. Hindenburga, w ciągu kilku dni znalazła się w przeważnej części na południowym zachodzie kraju pod Dąbrównem (Gilgenburg), Olsztynkiem (Hohenstein), Olsztynem i Biskupcem (Bischofsburg), aby tam zmierzyć się z nadciągającą od Warszawy w kierunku pruskich twierdz nadwiślańskich nową armją rosyjską, gen. Samsonowa. Koleją z Wystrucia (Insterburg), przez Królewiec, Braniewo (Braunsberg), Elbląg, Malbork do Iławy (Deutsch Eylau), przerzucono dla tego celu tylko I korpus (królewiecki), gen. v. François, a na południu, z Węgeborka (Angerburg) do Olsztyna, przesunięto w ten sam sposób, na krótkiej zresztą przestrzeni, 3 dywizję rezerwową gen. v. Morgena, natomiast cała prawie reszta (zdolałszy się niepostrzeżenie oderwać od leniwie poruszającego się naprzód gen. Rennenkampfa), t. j. XVII korpus (gdański) pod gen. v. Mackensenem, I korpus rezerwowy pod gen. v. Belowem i 6 brygada obrony krajowej, stojąca dotąd pod Lecem, dotarły między 23 a 27 sierpnia 1914 r. na plac boju pod Olsztynem, Jedwabnem, Szczytnem (Ortelsburg) i Wielbarkiem (Willenberg), posługując się wyłącznie tylko gościńcami i robiąc przy tem wśród bitew (Lutry — Lautern, Biesowo — Gr. Bössau) po kilkadziesiąt kilometrów dziennie. Tylko liczne gościńce wschodniopruskie, biegnące z północy na południe, pozwoliły na rozwinięcie takiej ruchliwości.

Gdy całe pułki, brygady, a nawet dywizje, brnęły wtedy po piaszczystych drogach polnych i gdy nieraz na przebycie 10 lub 12 km potrzebowały aż 4 godzin czasu, dochodziło do tego, że dla podtrzymania ducha swych żołnierzy, wraz z nimi maszerowali pieszo także i starzy generałowie. Takich bezdroży było jednak stosunkowo niewiele i dlatego Niemcy dotarli na czas. Wogóle można powiedzieć, że jeżeli wielkie jeziora mazurskie, leżące na linii Węgeborek (Angerburg) — Jańsbork (Johannisburg), zmusiły ofensywę rosyjską na Prusy Wschodnie w r. 1914 do wielce szkodliwego dla niej podzielenia rozporządzalnych sił na dwie, daleko od siebie działające armje (w odległości mniej więcej 200 km), niemeńską pod gen. Rennenkampfem i narewską pod gen. Samsonowem, a inne znowu zbiorniki wód jeziorowych wraz z przesmykami międzyjeziornymi niejednokrotnie jeszcze w toku operacji wojskowych wywierały wręcz zgubny wpływ na

w bitwie najwięcej ucierpiał, oparli się aż w Gdańsku (Zob. Tannenberg, herausgegeben im Auftrage des Reichsarchivs, Oldenburg in O. Berlin 1928, str. 95).

działania oddziałów rosyjskich¹⁾, to drugim, najważniejszym elementem zwycięstwa niemieckiego były koleje i drogi. Przewszystkiem jednak drogi, z którymi Niemcy umieli po mistrzowsku związać swoje pomysły wojenne. Nawet cofnięcie się w pierwszej fazie bitwy „pod Tannenbergiem” XX korpusu gen. v. Scholtza, dywizji gen. v. Ungera i 3 dywizji rezerwowej gen. v. Morgena, w kierunku Ostródy i Dąbrówna (Gilgenburg), dało wyższość dalszym poczynaniom niemieckim, bo te właśnie okolice posiadają w Prusiech Wschodnich jedną z najgęstszych sieci drożnych, pozwalającą na rozwinięcie wielkiej ruchliwości, gdy znowu silnie zalesione i częściowo zabagnione przestrzenie, położone więcej na wschód, do których dzięki opisywanemu manewrowi niemieckiemu dostali się nacierający Rosjanie, należą do polaci kraju w drogi najuboższych. Niemcy wskutek tego mogli z łatwością, stosownie do potrzeby, przerzucać na swoich tyłach całe dywizje, jak to było np. z dywizją generała v. Ungera, którą ze skrajnego prawego skrzydła, dzięki szosom, w dniu 25 sierpnia przeniesiono na skrajne lewe, wypełniając lukę między głównymi siłami gen. v. Scholtza, a 3 dywizją rezerwową gen. v. Morgena. Rosjanie, operujący wśród jezior, lasów i bagien, o rozwinięciu takiej ruchliwości oraz o współdziałaniu wszystkich części swej armji nawet myśleć nie mogli, tem bardziej, że armja gen. Samsonowa w środkowej fazie boju tannenberskiego (26 i 27 sierpnia), dążąc do oskrzydlenia sił niemieckich, zwłaszcza w kierunku na zachód od Olsztynka (Hohenstein) i Olsztyna, rozciągnęła się na przestrzeni aż 75 km, podczas gdy Niemcy, czekający przybycia posiłków z północy, narazie skupili swe siły i zajmowali front zaledwie 45-kilometrowy, przyczem rozporządzali na nim wojskami i licniejszemi i lepiej wyposażonemi w artylerję (szczególnie ciężką), niż atakujący ich Rosjanie²⁾.

¹⁾ Wspomniemy choćby tylko na walki w dniu 26 sierpnia niemieckich korpusów XVII i I rezerwowego w okolicy jezior: Luterskiego (Gr. Lautern S.), Biesowskiego (Gr. Bössauer S.) i Dadaj (Dadey S.) przeciwko VI korpusowi rosyjskiemu oraz rolę, jaką w pogromie armji narewskiej odegrały jez. Pluszne (Gr. Plautziger S.) i Marazy (Maransen S.), gdy trzy korpusy rosyjskie w dniu 29 sierpnia otoczone zostały przez I korp. rezerwowo, 37 dywizję piechoty, 6 rezerwową brygadę i brygadę. Oertzena z dyw. obrony krajowej gen. v. d. Goltza.

²⁾ Szósty korpus rosyjski, wchodzący w skład armji narewskiej, wogóle znalazł się szybko poza bezpośrednią stycznością z głównymi siłami gen. Samsonowa, podobnie jak i pierwszy, który w dniu 29 sierpnia rozpaczliwym atakiem na Nibork (Neidenburg) daremnie próbował dać odsiecz osaczonym już zupełnie przez Niemców trzem innym korpusom, t. j. XIII, XV i 1/2 XXIII.

Podkreślając dalej wagę sieci drożnej dla zwycięstw niemieckich na terenie Prus Wschodnich w okresie wojny światowej, chcemy wskazać również na szeroką szosę Uzdowo (Usdau) — Wierzbowo (Wiersbau) — Lizaki (Lissaken), która tak ważną rolę odegrała w dniu 28 sierpnia w czasie marszu I korpusu gen. v. François w kierunku Niborka, oraz na jeszcze ważniejszą arterję, gościniec Nibork — Wielbark (Willenberg), którego wczesne obsadzenie dnia 29 sierpnia przez części I korpusu niemieckiego, a także przez brygadę gen. v. Schmettau'a z XX korpusu, odcięło dopiero Rosjanom gen. Samsonowa całkowicie drogę odwrotu i zmusiło ich do kapitulacji. Brak tej szosy, utrudniając niezmiernie marsz w terenie bardzo piaszczystym, a przytem przerzniętym z północy na południe potokami uchodzącymi do rz. Orzyca i smugami bagien, byłby niewątpliwie, wobec nielicznej kawalerii niemieckiej, zupełnie skutecznie udaremnił próby całkowitego osaczenia Rosjan. Uchodząc z północy na południe po grzędach międzybagiennych, byłiby oni bowiem, gdy idzie o łatwość posuwania się, w lepszym położeniu, niż nieprzyjaciel, nieposiadający w swem ręku gościńca, a atakujący ich ze wschodu lub zachodu, zmuszony wskutek tego do ciągłego przeprawiania się przez moczary i potoki.

W związku z „bitwą tannenberską“ zaznaczyć należy, że Rosjanie rzadko tylko umieli wyciągnąć należyte korzyści z gościńców. Raz było to wtedy, gdy ich XIII korpus, po niepotrzebnym, bo rozpraszającym siły rosyjskie marszu na Olsztyn, wycofał się na czas szosą na Gryźliny (Grieslinen) przed flankowym ruchem I niemieckiego korpusu rezerwowego, który podążając od wschodu, miał do rozporządzenia tylko piaszczyste i trudne do przebycia drogi polne, znajdujące się na północ od t. zw. olsztyńskiego lasu miejskiego (Allensteiner Stadtforst,) szczególnie zaś drogę z Dużego Klebarku (Gr. Kleeberg) do Bartąga (Gr. Bertung), którą maszerowała przeważna część 36 dywizji rezerwowej.

Przerzucając naszą uwagę na wschodnią część Mazurów, musimy wskazać na doniosłą rolę, jaką podczas walk rosyjsko-niemieckich w lutym 1915 r. odegrały szosy prowadzące do Elku (Lyck), zwłaszcza zaś z południa (Kałęczyn—Biała—Drygały—Köllmisch Rakowen i Prostki—Nowa Wieś), które umożliwiły Niemcom szybkie oskrzydlenie i ostatecznie zajęcie tej pozycji, tak zaciekłe bronionej przez III korpus syberyjski. Wogóle rzecz można, że lutowy bój o Elk w r. 1915, zważywszy równe męstwo obu stron, to przedewszystkiem wypadkowa konstelacji drożnej, którą lepiej wyzyskali Niemcy, niż Rosjanie. Także i szybkie odcięcie

odwrotu Rosjan, cofających się z pod Elku w kierunku wschodnim, a zwłaszcza południowo - wschodnim na Grodno, nastąpiło wskutek tego, że 79 niemiecka dywizja rezerwowa i 3 brygada kawalerji a potem 80 dywizja rezerwowa i 4 dywizja kawalerji w swoim marszu oskrzydłającym ku Rajgrodowi posłużyły się szosami: Biała — Skarzyn—Prostki, Köllmisch Rakowen — Marchewki, a wreszcie drogą bitą Grajewo—Rajgród, idącą wzdłuż wschodniopruskiej granicy na terytorjum Królestwa Polskiego. Gościńiec ten, wiodący po największej części przez zabagnione okolice, wraz z równoległą doń drogą Bogusze—Rydzewo—Czarna Wieś, odegrał tu zatem rolę podobną do tej, jaka podczas ostatecznego rozprawiania się Niemców z armją narewską przypadła szosie Nibork—Wielbark. Wogóle jednak „bitwa zimowa na Mazurach”, stoczona przez Hindenburga między 7—21 lutego 1915 r. z X armją rosyjską gen. Siewersa, a polegająca na równoczesnem łamaniu poważnemi siłami obu słabych skrzydeł rosyjskich, nie uwypukliła tak dobitnie wagi szos, jak „tannenberska”, bo sroga ówczesna zima ścięła lodem wszystkie prawie pomniejsze moczary¹⁾ i ułatwiła manewrowanie wojskami także po terenie bezdrożnym, o ile nie stały temu na przeszkodzie wielkie opady śnieżne, do których Niemcy dostosowali swoje działania (działa na saniach i t. p.). Wskutek mrozu i pokrywy śnieżnej, przyszły wówczas do znaczenia drogi polne i leśne. Niektóre z nich, jak n. p. sieć drożna w puszczy Jańsborskiej, oddały też dużą usługę, szczególnie w początkowej fazie bojów, gdy chodziło o niepostrzeżone dla Rosjan, mających fatalny wywiad i lichą obsługę lotniczą, zgromadzenie na prawem skrzydle VIII armji niemieckiej, dowodzonej przez gen. v. Belowa jak największych sił i o niespodziewane pchnięcie ich naprzód ku rzece Pisie (Pissek). Drogi polne były jedyne, któremi po sforsowaniu Pisy posuwała się w kierunku m. Białej 79 dywizja niemiecka. Niemało przyczyniły się one też do rozstrzygnięcia bitwy o Elk, mianowicie wskutek tego, że częściom 80 niemieckiej dywizji rezerwowej, atakującej z południa, udało się przeprosić na wschodni brzeg rzeki Łęku (Lyck Fl.) i szlakami leśnemi obejść pozycję rosyjską pod Nową Wsią (Neuendorf). Wprawdzie, wobec bohaterskiego oporu III korpusu syberyjskiego, manewr ten nie przyniósł odrazu wyników, niemniej jednak wpłynął bardzo poważnie na całość sytuacji

¹⁾ Większe nie zamarzył i wówczas, jak np. bagna na południe od j. Śniardwy w stronę Jańsborka.

w bitwie pod Elkiem. Tak samo wielkie znaczenie miały drogi polne i leśne dla X armii niemieckiej gen. v. Eichhorna, która po odepchnięciu prawego skrzydła rosyjskiego, opierającego się aż o Szeszupę, maszerując pośpiesznie wśród zawianych śniegiem pól i lasów, przeciętych zaledwie dwoma czy trzema lichymi gościńcami, wykonywała z północy ruch oskrzydłający i przez Marjampol, Kalwarję, Wizajny a potem Sejny i Suwałki frontem długim na 12 do 15 km podążała w okolice Augustowa, gdzie nastąpiło ostateczne rozbitcie i wzięcie do niewoli resztek armii rosyjskiej. Tylko ostra zima pozwoliła Niemcom w terenie ubogim w szosy, jaki rozciąga się między granicą wschodniopruską a Niemnem, przebyć w ciągu kilku dni, wśród upartych nieraz bojów, przestrzeń stu kilkudziesięciu kilometrów i doprowadzić „bitwę zimową na Mazurach” do ostatecznego jej wyniku. Zima przedłużyła niejako ku wschodowi sieć drożną wschodniopruską i ona dopiero stworzyła warunki komunikacyjne, bez których nawet przy nieprzepartej woli dowództwa niemieckiego nie mógłby się być ujawnić tak całkowicie duch ofensywny oskrzydłających armij, z natury samego manewru skazanych na wykonywanie dalekich i forsownych marszów.

Przypatrując się dzisiejszej wschodniopruskiej sieci drożnej, widzimy dość nierównomierne jej rozmieszczenie. Zachód i środek kraju posiadają dróg bitych znacznie więcej niż południe i wschód. Jest to jednak ogólne tylko ujęcie sprawy, bowiem zarówno na południu, jak i na wschodzie, spotykamy także okolice w gościńce bogate. Wystarczy wspomnieć choćby tylko strony Pilkal (Pillkallen), Gąbina (Gumbinnen), Stołupian (Stallupönen), Gołdapu, Elku (Lyck) lub Niborka (Neidenburg), gdzie wszędzie gęstość sieci dróg bitych nie jest wcale mniejsza od przeciętnej dla całego kraju.

Cechą wschodniopruskiego układu szos jest obfitość dużych węzłów drogowych, często dobrze ukrytych za różnemi zastłonami. Węzeł tyłzycki okrywa od północnego wschodu rzeka Niemen — węzeł królewieckiego od zachodu broni mało dostępny zalew Fryski, a od wschodu, północy i południa — cały system fortyfikacyj, rzeka Dejma i miejscami bardzo moczarysty las, zwany Frischingiem — Kwidzyń (Marienwerder), Malbork (Marienburg) i Elbląg osłania potężna struga dolnej Wisły — Lec (Lötzen) korzysta z sąsiedztwa twierdzy Boyen i z szeregu umocnień, które wzniesiono w dolinie mazurskiej — Jańsborka (Johannisburg) bronią przede wszystkim moczary i ogromne obszary puszczy Jańsborskiej — dla całego zaś szeregu innych węzłów drogowych, jak n. p. dla Olec-

ka (Marggrabowa), Orzysza (Arys), Szczytna (Ortelsburg), Dąbrówna (Gilgenburg), Hawy (Deutsch Eylau), Ostródy (Osterode), Prabut (Riesenburg) lub Żądborka (Sensburg), decydującem jest ich położenie między jeziorami, względnie, jak to widzimy przy Ełku, między łańcuchami jezior. Jako krzyżownice dróg, na szczególniejszą uwagę zasługują następnie z leżących bliżej granicy takie miejscowości, jak Lasdehnen (gdzie zbiega się 6 szos), Pilały (8), Stołupiany (7), Gąbin (8), Wystruć — Insterburg (8), Darkejmy—Darkehmen (7), Gołdap (9), Biała (5) Wielbark — Willenberg (5), Olsztynek—Hohenstein (9), Susz—Rosenberg (5), Prabuty—Riesenburg (6). Im dalej ku północy i zachodowi, tem tych węzłów drogowych zjawia się więcej. Gdy w pasie pogranicznym odległość jednego znacniejszego węzła od drugiego wynosi średnio 30 km, to w głębi kraju i w jego zachodniej stronie—tylko 15 km.

Największym węzłem drogowym w Prusiech Wschodnich jest Królewiec, gdzie zbiega się aż 13 szos dłuższych i wiele dojazdowych. Mimo to jednak, waga stolicy kraju, jako węzła dróg bitych, ustępuje obecnie niejednemu miastu mniejszemu, n. p. Gąbinowi (Gumbinnen) lub Wystruciowi (Insterburg). Pochodzi to głównie stąd, że Królewiec wobec reszty prowincji położony jest ekscentrycznie i wskutek tego wszystkie wychodzące zeń szosy w kierunku północno-zachodnim lub północnym, a nawet częściowo i zachodnim, mają znaczenie tylko dla małego skrawka półwyspu sambijskiego. Nie zmienia tego stanu także okoliczność, że jedna z dróg biegnących na północ w miejscowości Cranz przechodzi na mierzeję Kurońską (Kurische Nehrung), aby skończyć się nawprost Kłajpedy. Jest to droga dość nietrwale zbudowana, choć w czasie napadu rosyjskiego na Kłajpedę w marcu 1915 r. oddała Niemcom duże usługi¹⁾. Większe nieporównanie znaczenie, gdy idzie o względy strategiczne, ma droga prowa-

¹⁾ August Ambrassat, w swoim dziele „Die Provinz Ostpreussen (Königsberg 1912, stronica 74), opisuje sposób, w jaki zbudowano ową nową drogę przez mierzeję, gdyż z dawnej pocztowej, istniejącej do lat trzydziestych ubiegłego stulecia, przeważna część zasypana została wydmami piaskowemi. Oto w miejscach, prowadzących przez najbardziej lotne piaski, wzmocniano grunt gałkami i faszyną, układając na tej podstawie warstwę gliny lub tafle przywiezionej zdaleka murawy (darniny), poczem wszystko przesypanyo warstwą żwiru grubości 10 cm i dobrze ugniatano. Dla osłony przed zasypującym piaskiem, posadzano w wielu miejscach, po obu stronach drogi, niskie sosny. Po szosie tego rodzaju nie mogą jednak, jak to się pokazuje z relacyj odnoszących się do marca 1915, kursować ciężkie pojazdy i samochody. (Zob. Ostpreussische Kriegshefte. 2 Heft: Die Flucht-bewegung u. Flüchtlingsfürsorge, Berlin 1915 str. 45).

dząca do Piławy, a dalej przez mierzeję Fryską (Frische Nehrung). Wydana jako tajna, książka niemieckiego Wielkiego Sztabu Generalnego, zajmująca się opisem tych stron¹⁾, stwierdza krótko, że pod względem wojskowym mierzeja Fryska jest ważna. „Wszystkie rodzaje wojska mogą maszerować po mierzei a w Piławie istnieją specjalne urządzenia do ułatwienia przeprawy”²⁾. Ale i ta okoliczność nie dodaje specjalniejszej wagi królewieckiemu węzłowi, a tamtejsze umocnienia wzniesione zostały z całkiem inną myślą, niż dla osłony ośrodka drogowego, a nawet kolejowego. Celem ich jest przede wszystkim zabezpieczenie prowincji dostępu od strony morza, a następnie dostarczenie maximum bezpieczeństwa głównemu centrum krajowej administracji cywilnej i wojskowej oraz najważniejszemu tamtejszemu ognisku życia intelektualnego, handlowego i przemysłowego. Zresztą w tym miejscu, gdzie stoi Królewiec, znajduje się jedyne aż po Tapiewo (Tapiau) wygodne miejsce do wzniesienia mostu nad Pregołą, która wszędzie tu na przestrzeni 40 km w górę płynie doliną bardzo bagnistą i szeroką na 4 do 9 km. Zatorfione to bezdroże podnosi znakomicie obronność miejsca, gdzie rozbudował się Królewiec, bo ma ten skutek, że każdy atak na stolicę Prus Wschodnich, o ileby nawet przełamał umocnienia nad Dejną, dokonywany być musi przez dwie oddzielne grupy wojsk, których wzajemna styczność będzie zawsze utrudniona. Dużym zatem błędem, popełnianym niejednokrotnie przez toczących wojnę w Prusiech Wschodnich, było orjentowanie się w działaniach wojennych przede wszystkim według pozycji Królewca, bez poprzedniego opanowania prowincji. Zdobycie bowiem tego centrum obronnego może być zawsze tylko końcem wszelkich działań wojennych, a nigdy ich etapem początkowym. Tak było tu już w okresie, nie doprowadzonych niestety do końca, walk polsko-krzyżackich i tak pozostało do czasów Napoleona, który dopiero po przeszło półrocznych operacjach wojennych (bitwy pod Pr. Iławą, Licbarkiem i Frydlandem) wszedł bez dalszego już wtedy trudu w posiadanie Królewca.

Ów błąd, przypisywania stolicy nad Pregołą przemożnego i naczelnego znaczenia, gdy idzie o rozwój jakichkolwiek działań wojennych w kraju, popełnili z fatalnym dla siebie skutkiem także

1) Das Land östlich der Weichsel, Berlin 1914.

2) Droga przez mierzeję Fryską biegnie między wydmami tak, iż ruch na niej od strony morza jest niewidoczny, z wyjątkiem przestrzeni Kahlberg—Narmeln.

i Rosjanie w okresie wojny światowej. Przypuszczając istnienie w Królewcu wielkich sił zbrojnych, których w istocie tam nie było, nie zwrócili uwagi na to, że główne wschodniopruskie centrum drożne leży w całkiem innej stronie prowincji, choć bez etektownej ozdoby wielkiego miasta, i że dopiero opanowanie tego ośrodka komunikacyjnego może uchylić złe następstwa faktu, iż zjednoczenia swych sił zbrojnych nie dokonali już przed wkroczeniem do Prus Wschodnich na głębokich tyłach teatru wojennego. Tem centrum jest trójkąt drożny Bartoszyce (*Bartenstein*)—Biskupiec (*Bischofsburg*)—Rastembork (*Rastenburg*), który w zasadzie spełniał swe funkcje już za czasów krzyżackich, a potem stopniowo rozbudowywany, osiągnął dzisiejsze swe znaczenie. Tędy w początkach XVIII wieku prowadziła „wielka droga warszawska” (*die grosse Warschauer Strasse*), tędy potem szedł główny szlak pocztowy z Prus Wschodnich do Polski, tędy wkraczał Napoleon zarówno w r. 1807, jak i później w r. 1812 w pochodzie na Moskwę. Drogi bite uformowały ostatecznie ramy i wartość omawianego centrum. Stało się to w latach 1835—40. Niezmiernie doniosłe znaczenie ma również i ta okoliczność, że u północno-wschodniego boku trójkąta znajduje się także jeden z najważniejszych strategicznie ośrodków wschodniopruskich kolei, t. j. stacja *Korschen*, gdzie krzyżują się dwie główne dwutorowe magistrale, Toruń—Olsztyn—Wystruć i Królewiec—Rastembork—Lec—Grajewo, u południowego zaś końca, już w pobliżu Biskupca (*Bischofsburg*), leży nie mniej ważna stacja *Rotflis* (*Rothfiess*), gdzie znowu przecina się droga żelazna, prowadząca do Rucian (*Rudczanny*), z koleją Toruń—Wystruć. W żadnym punkcie Prus Wschodnich nie zbiega się tyle i tak ważnych arteryj. Dziś z trójkąta drożnego Bartoszyce—Rastembork—Biskupiec, pokrytego wewnątrz gęstą siecią gościńców, wychodzi na wszystkie strony 20 szos głównych i spora ilość krótkich dojazdowych. W matematycznym niemal środku trójkąta, leży miasto Reszel (*Rössel*), wobec którego równą odległość wykazuje północne wybrzeże Sambji, jak i cała wschodnia i południowa granica prowincji, począwszy od Stołupian (*Stallupönen*), a skończywszy na Iławie (*Deutsch Eylau*) i Ostrodzie, gdzie znowu natrafiamy na wielkie skupienie szos, zwłaszcza w kierunku wschodnim. W tymże samym dystansie rozsiadł się i Elbląg, będący także pierwszorzędnym ośrodkiem dróg bitych, szczególnie zaś wybiegających ku południowi i wschodowi.

komitego teoretyka wojennego dr. Schlieffera, który w 1871 r. przewidywał, że Rosjanie popielnią i wkradną

do Prus Wschodnich dwiema oddalonymi od siebie armjami. W planie niemieckim leżało zawsze zaatakowanie i pobicie wszystkimi rozporządzalnymi siłami najpierw jednej armji, a potem drugiej. Tak też stało się, a Rosjanie swoim postępowaniem w Prusiech Wschodnich sami dali Niemcom w ręce wszystkie możliwości jak najskuteczniejszego i jak najdokładniejszego przeprowadzenia przemysłowych już *zgóry operacji*, niewykonalnych jednak, gdyby nie istniała dostosowana do nich krajowa sieć drożna i kolejowa, założona zarówno jako znakomita podstawa do defensywy i walki z nieprzyjacielem wewnątrz prowincji, jak i do najazdu na ziemie sąsiednie. Za dowód tego można uważać *obfitość szos prowadzących do granicy, a także wielką liczbę różnych przygranicznych dróg dojazdowych*. Dość powiedzieć, że na krótkiej przestrzeni 65 kilometrów, między Mieruniskami (Mierunsken) a Prostkami, znajduje się aż 13 szos dojazdowych, kierujących się w stronę kordonu granicznego; między Białą a gościńcem, idącym z Jańsborka do Kolna, na odcinku długości 16 km, spotykamy 4 drogi bite, wiodące ku granicy; po obu stronach Wielbarku (Wilenberg) — 11 i t. d. W każdym razie, owa troskliwość o okolice przygraniczne jest wiele mówiąca, zważywszy, iż są to naogół strony najuboższe i rzadko zaludnione. Na zachodzie prowincji, w okolicach wyposażonych w lepszą glebę i nieco gęściej zamieszkałych, natrafiamy na liczne drogi prowadzące ku granicy na południe od Ostródy, gdzie na dystansie 40 km, t. j. uwzględniając całą przestrzeń między rz. Drwęcą a miejscowością Uzdowo, naliczyć ich można 11. Geneza owej grupy dróg pogranicznych jest jednak inna. Powstały one wskutek przecięcia sieci drożnej znajdującej się na południowy wschód od Ostródy przez powojenną granicę polsko-niemiecką.

Ta *ekspansywność* czy *aktywność komunikacyjna Prus Wschodnich w stosunku do otoczenia* znajduje dopiero poważne zapory w obu wielkich rzekach pogranicznych, dolnej Wiśle i dolnym Niemnie. Przez niepodzielną Wisłę na Polskie Pomorze nie prowadzi dziś przy pomocy mostu ani jedna szosa wschodniopruska (do Wisły zaś 2 czterometrowej zaledwie [szerokości]), a jedyny most drogowy w tych stronach istnieje pod Malborkiem na Nogacie. Podobnie jest z Niemnem. Jedyna droga z Prus Wschodnich do terytorjum Kłajpedy, posługująca się mostem, znajduje się w Tylży. Jeżeli idzie o Wisłę, to skutkiem braku mostów starają się Niemcy przeciwdziałać, choć w części, przez prowadzenie wzdłuż biegu rzeki dróg bitych, umożliwiających dojazd do wszy-

stkich tych punktów, w których jest możliwość wzniesienia bodaj mostu tymczasowego. A na przestrzeni od Grudziądza do początku delty wiślanej, takich dogodnych miejsc jest aż 14, prócz tego jeszcze kilka na Nogacie, wzdłuż którego ze względu na moczarzystość terenu wprowadzie drogi równoległej nie poprowadzono, niemniej jednak rzucono tam kilka gościńców wiodących w stronę rzeki. Bez takiego dojazdu nie odbywa się nawet najświeższa i najniższa część delty Nogatu, a to wskutek szosy Elbląg — Terranova — Neu Nieder—Kampen. Na Niemnie budowa prowizorycznych mostów jest możliwa tylko w odcinku rzeki powyżej Tylży, a mianowicie w 8 punktach. Zadanie to jednak przedstawia się tutaj o tyle ciężiej, iż po stronie wschodniopruskiej brak w wielu miejscach bitych dróg dojazdowych, prowadzących w pobliżu rzeki i do niej samej.

Trudność wznoszenia poniżej Ragnety (Ragnit) mostów na Niemnie, zarówno prowizorycznych jak i stałych, polega wszędzie głównie na tem, że rzeka płynie tu prawie wyłącznie wśród moczarzystych, płaskich i mało dostępnych brzegów. Tak samo jest z głównem ramieniem delty niemeńskiej Rusą (Russ), przez którą z mniejszym nieco trudem mosty można przerzucić tylko w dwóch miejscach, t. j. pod Gr. Schilleningken na północ od Kaukehmen i pod miejscowością Russ. Jedyny w tych stronach most tylżycki, ma też całą historję, związaną z jego powstaniem. Już po zbudowaniu szosy, łączącej Tylżę z Kłajpedą (1853), istniał tu długi czas tylko most pontonowy, który stosownie do stanu zlodzenia Niemna, często usuwano już z końcem listopada, tak iż bywało, że przez 5 miesięcy ludność obu brzegów była od siebie niemal zupełnie odcięta i skazana na posługiwanie się łodziami, kursującymi w wodnej rynnie, wyciętej w lodzie. Stosunki komunikacyjne poprawiały się nieco dopiero wtedy, gdy silne mrozy ścinały grubym lodem powierzchnię wód. Dzisiejszy żelazny most tylżycki, opierający się na 7 masywnych filarach kamiennych, mający 416 m długości a 10,70 m szerokości, wzniesiono dopiero w r. 1907, gdy obok znajdujący się kolejowy (linji Tylża — Pogegen — Kłajpeda) oddano do użytku już o 32 lata wcześniej, bo w r. 1875. Dodajemy, że wielkie mosty wiślane pod Tczewem i Malborkiem stanęły w połowie XIX wieku.

Charakteryzując w dalszym ciągu wschodniopruską sieć drożną, musimy podkreślić jej *wielką zależność od gleby i od stosunków roślinno-geograficznych*. Co do gleby to śmiało wypowiedzieć można pogląd, że w Prusiech Wschodnich wszędzie tam, gdzie

występują piaski, sieć drożna rzadnie i że na całej przestrzeni kraju niema znaczniejszego od tej reguły odchylenia. Z wyraźniejszych wyjątków wymienić możemy chyba lasy Rychnowskie (Forst Rehhoß) na zachód od Sztumu (Stuhm), gdzie mimo piaszczystej gleby mamy gęstą sieć gościńców, zwłaszcza w części południowej tego obszaru — okolice południowo-zachodnie i południowo-wschodnie miasta Cynt (Zinten) — nieduży zalesiony (Forst Raudnitz) skrawek terenu na południe od Iławy (Deutsch Eylau) — wreszcie wąski pas kraju, przylegający od północy do miasta Wartemborka (Wartenburg). To zdaje się wszystko! Ponieważ zaś piaski w Prusiech Wschodnich są tą glebą, na której przede wszystkim utrzymano tam do dnia dzisiejszego lasy, przeto *wszystkie spotykane na mapie bezdroża odpowiadają prawie zawsze mniejszym lub większym kompleksom leśnym*. Typowym tego przykładem jest ogromna puszcza Jańsborska, przecięta tylko dwoma gościńcami, a mianowicie idącym od miejscowości Piecki Peitschendorf) do Jańsborka (Johannisburg) i innym wiodącym z Jańsborka do leżącej wśród lasów Turośli (Turoschehn). Za jedyną niemal glebę w puszczy Jańsborskiej uważać trzeba piasek. Podobnie zupełnie, jak i w stronie miasta Szczytna (Ortelsburg), które samo leży wprawdzie na gliniastych piaskach i od którego ten rodzaj gleby ciągnie się smugą na północ, niemniej jednak w dalekim promieniu od tej miejscowości, znajdują się wszędzie tylko szczere piaski pokryte lasami, a co za tem idzie — jawi się również i rzadka sieć drożna. Gliniasta smuga, ciągnąca się od Szczytna ku północy wykazuje odrazu znaczniejsze zagęszczenie dróg bitych. Prawie tak samo typowego przykładu na poparcie poglądu o jak najściślejszym związku między gęstością sieci drożnej, a rodzajem gleby, dostarczają także okolice, leżące na południe od Olsztyna (Allenstein). Wszędzie tam na gruntach piaszczystych rozciągają się wielkie przestrzenie borów (Purdzkie, Hartingswaldzkie, Ramuckie, Łańskie), a w związku z tem szos jest tu bardzo niewiele. Najbliższe znowu sąsiedztwo Olsztyna od wschodu i północy — to gliny, na których natychmiast sieć drożna staje się 2 razy gęstsza. Gdy z Olsztyna na zachód i południe wybiegają tylko 3 szosy, to na północ i wschód aż 6. Mnożąc dalsze przykłady oddziaływania leśnych i piaszczystych terenów na zmniejszanie się gęstości sieci drożnej, wskazujemy na:

Obszary na zachód i południe od Licbarku czyli Heilsbergu (lasy Wichertshoßkie i nad rz. Drewenz, poboczną Passarji);

lasu Jura i Trapajny (Trappöner Forst), po obu stronach Niemna, wpływającego tu w granice (dawne) Prus Wschodnich; zachodnią część puszczy Rominckiej (Romintensche Heide); okolice leżące między Nordenborkiem (Nordenburg), a Dryfortem (Drengfurth);

obszary między Orzyszem (Arys), a jeziorami Roś (Rosch), Żdedy (Sdeder S.) i Lipińskim, przecięte tylko jednym gościńcem, prowadzącym z Drygał do Wierzbin przez lasy Grądowskie i Drygalskie;

przestrzenie położone na północny wschód od m. Białej i na południowy wschód od Ełku (Lyck) ku granicy polskiej i t. d.

W wielu stronach, *do rozrzedzenia sieci drożnej przyczyniają się również duże jeziora* jak Śniardwy (Spiring S.), Mamry (Mauer S.), Orzyskie (Arys S.), Roś, Selmenckie, Nidzkie (Nieder S.), Dadaj (Dadey S.), Pluszne (Gr. Plautziger S.), Łańskie (Lansker S.), Jeziorak (Geserich S.), Narien i inne. Nie dzieje się to jednak w tym stopniu, jak możnaby przypuszczać, wychodząc z ogólnych założeń, gdyż niejednen ze zbiorników jeziornych otoczony jest ze wszystkich stron gościńcami (j. Selmenckie, Dadaj, Narien). Podobnie potraktowano również cały szereg najnieдоступniejszych torfowisk, jak n. p. Kacksche Balis na zach. od Lasdehnen, Schoreller Plinis na południe od tej miejscowości, Schirwinder Plinis na północ od miasta Szyrwinty i t. d. Opasano je drogami bitymi. W ten sposób, wpływ, jaki mają moczary i torfowiska wschodniopruskie na rzędzenie czy zagęszczanie się tamtejszej sieci drożnej, wyjąwszy niektóre tylko okolice, jest stosunkowo mały. Pochodzi to i stąd, że jeżeli te obszary mają być należycie eksploatowane i zagospodarowywane, tak samo zresztą jak i te, które są pokryte gliną, to bez sztucznej drogi, dającej się dobrze użyć we wszystkich porach roku, obyć się one nie mogą, czego absolutnie powiedzieć się nie da o stronach, gdzie dominującym rodzajem gleby są piaski. Droga naturalna, założona na glebie piaszczystej, jest nieporównanie więcej dostępna (zwłaszcza podczas mokrej pory roku), niż wiodąca przez tereny gliniaste lub moczarzyste. Zresztą zarówno obszary gleb gliniastych, będące w Prusiech Wschodnich podstawą intensywnej uprawy zbóż i roślin okopowych, jak i przestrzenie moczarzyste, pokryte bujnemi łąkami i dlatego znowu stwarzające doskonałe warunki hodowli bydła wykazują wszędzie ludność gęstsza, niż chude piaski południa prowincji, co, rzecz prosta, w następstwie pociąga za sobą gęstnienie sieci drożnej. Jeżeli przeto jako ogólna zasada dla Prus

Wschodnich uchodzić może ta, że sieć drożna szczególnie rzadką staje się w stronach z glebą piaszczystą, to tak samo nie oddalimy się zbyt od ujęcia rzeczywistości, gdy powiemy, że *najwyraźniejszego zagęszczenia doznaje ona wszędzie na glebach gliniastych, a nawet na niektórych obszarach moczarzystych*. Wielką obfitość dróg widzimy zatem w powiatach: gąbińskim (Gumbinnen), stołupiańskim (Stallupönen), rastemborskim i fischhauzeńskim (Fischhausen), gdzie wszędzie siedzi gęsto ludność na urodzajnych glinach (58 — 75 mieszkańców na 1 km²), w moczarzystym, ale licznymi kolonjami i cennymi lasami (Forst Schneck, F. Wilhelmsbruch) pokrytym powiecie Niziny (Niederung), gdzie jednak duży obszar od strony zalewu Kurońskiego, zajęty przez bardzo podmokłe lasy Ibenhorskies (Ibenhorster Forst) i Tawelskie (Tawellingker Forst), z natury rzeczy musi być bezdrożem¹⁾, dalej w powiatach braniewskim (Braunsberg), reszelskim (Rössel), a wreszcie w malborskim i sztumskim, choć ostatni z tych powiatów, jak również i leżący od niego na południe kwidzyński (Marienwerder), gęstą swą sieć drożną i gęstą ludność zawdzięczają w znacznej części także swemu dogodnemu położeniu. Obok glin, ale i piasków, posiadają te powiaty spore przestrzenie cennych łąk, powstałych przez osuszenie dawnych bagnisk nadwiślańskich. Rozmieszczenie dróg bitych w zależności od jakości gleby, występuje tu tak samo wyraźnie, jak i w innych stronach Prus Wschodnich. Szosy skupiają się niemal wyłącznie na terenach gliniastych i osuszonych moczarach, oba zaś kompleksy piasków, t. j. wschodni, ciągnący się równolegle do rz. Liwny (Liebe) oraz południowy, na którym rosną lasy Kwidzyńskie (Forst Marienwerder) i przechodzące już na stronę polską Jamskie (Jammier Forst), są dróg bitych pozbawione.

Nie inaczej przedstawia się także sprawa rozmieszczenia dróg sztucznych naokół Ostródy. Rozciągający się na południe od tego miasta obszar glin, ma jedną z najgęstszych sieci drożnych prowincji i liczną ludność, gdy znowu pełne piachów i prawie bezludne terytorjum na północ i północny wschód, zarosłe takimi dużymi lasami, jak Liwskie (Forst Liebemühl), Taborskie (Forst Taberbruck), Jabłonkowskie (Forst Jablonken), Prinzwald, F. Porschen, Tafelbuder Heide, Grasnitzer Forst, przecinają zaledwie 3 szosy:

¹⁾ Łącznie z lasami rozciągającymi się już w powiecie labiawskim, na północ i południe od rz. Nemonien, rzeczne bezdroże zajmuje pas, mający powierzchnię około 400 km². Przecina go zaledwie jedna krótka (4 km) szosa Kallingken — Karkela.

Ostród—Liwski Młyn (Liebemühl), Ostród—Eckschilling (z 2 odgałęzieniami) i Ostród—Podleiken—Biesal (Biessellen). Podobne kontrasty zauważyć można również w powiecie niborskim (Neidenburg). Szosy gęstnieją w pobliżu Niborga na glinach, aby w całej reszcie powiatu, pokrytej piaskami, moczarami i jeziorami, a przytem obfitującej w duże lasy (Nipowodzkie, po niem. Grünflieser F., Kommusiner F., Kaltenborner F., Hartingswalder F.), stać się wręcz rzadkością. Rozumie się, że temu *rozmişczeniu dróg bitych odpowiada także rozmieszczenie liczebne mieszkańców*. Inaczej nieco ma się rzecz tylko w pasie granicznym koło Wielbarku (Willenberg). Tam ludności jest tak samo niewiele, mimo to jednak dróg bitych—obfitość. Pochodzi to przecieź z całkiem innych powodów, o których wspomnieliśmy już wyżej.

Wysoce zbliżone stosunki do tych, jakie właśnie przedstawiliśmy, zauważyć się dają również w pobliżu Jezioraka (Geserich S.). Jeżeli zjawiają się tu gliny, jak np. w okolicy m. Zalewa (Saalfeld), wtedy sieć dróg bitych staje się odrazu gęstsza, a ludność liczniejsza, na piaskach zaś, pokrytych przeważnie dużemi lasami (Schönberger Forst, Finkelsteiner Forst), gościńców zupełny brak, z wyjątkiem, niedużej przestrzeni zalesionej, leżącej na południe od Iławy (Deutsch Eylau), o czym wspomnieliśmy już wyżej. Bezdroże nad Jeziorakiem jest jednak znaczniejsze, niżby to wynikało z wielkości tamtejszych obszarów gleb piaszczystych, bo niemało przyczyniają się do tego jeszcze powierzchnie zbiorników jeziornych, a wreszcie i ta okoliczność, że lasy utrzymano tu także na dużych obszarach glin (Forst Alt Christburg). W rezultacie, przestrzeń mająca 25 km szerokości a 30 km długości, czyli mierząca około 750 km², a zatem równa średniemu powiatowi wielkopolskiemu, przecięta jest tylko jednym jedynym gościńcem: Susz (Rosenberg)—Zalewo (Saalfeld). Inne biegną po krawędzi obszaru.

Osobnego wyjaśnienia wymagają stosunki komunikacyjne w szerokim pasie rozciągającym się od Welawy (Wehlau) na południe i przez Frydląd, Allenburg, Gierdawy (Gerdaunen) łączącym się z obszarami koło Rastemborka. Tu sieć dróg bitych jest wcale gęsta, a ludność mimo to stosunkowo rzadka (42 — 45 mieszkańców na 1 km²). Ten wyjątkowy stan wpływa z dwóch okoliczności. Mianowicie, z jednej strony gęstość tutejszej sieci drożnej jest wytworem szczególniejszych właściwości gleby, która prawie wszędzie tu należy do typu najcięższych glin (strenger Lehmboden), a zatem podczas deszczów i roztopów wiosennych

najmniej dostępnych dla ruchu kołowego, z drugiej zaś strony wspomniane okolice są dotąd jeszcze przeważnie domeną wielkiej własności. Udział gospodarstw mających 200 ha i więcej w całej powierzchni rolniczo eksploatowanej wynosi w powiecie gierdawskim (Gerdaunen) 56,6%, rastemborskim 55,7%, frydlandzkim 55,6%, welawskim 41,5%. Tęgo rodzaju stosunki posiadania umniejszają w bardzo doniosły sposób gęstość zaludnienia.

Obfitość gleb gliniastych i gliniasto-piaskowych wywarła także wpływ na stosunki komunikacyjne w znaczniejszych kompleksach leśnych. Jeżeli bowiem lasy rosnące na piaskach, są łatwo dostępne bez dróg bitych nawet w porze mokrej, to całkiem inaczej ma się rzecz z lasami gleb gliniastych. Tereny te wysychają powoli, co w rezultacie sprawia, że ich drogi naturalne bywają przez przeważną część roku tak grząskie, iż niejednokrotnie stają się wręcz nie do przebycia. Przeto już oddawna starano się o przeprowadzenie dróg bitych lub żwirowych przez tęgo rodzaju lasy, aby podnieść i ułatwić ich eksploatację, zwłaszcza, gdy w pobliżu nie znajdowała się żadna spławna struga wodna. Szczególnie w ostatnich czasach pod tym względem zrobiono wiele i sporo dróg leśnych pokryto twardą nawierzchnią. Dziś, niektóre z lasów rosnących na gruntach gliniastych, wyposażone są w cały system wygodnych szos, które, mimo swej wąskości, przez przeważną część roku oddają poważne usługi gospodarstwu krajowemu. Wskazujemy na duży Eichwalder Forst, na północny wschód od m. Wystrucia (Insterburg), przecięty czterema równoległymi do siebie drogami z twardą nawierzchnią, na Neu—i Alt Sternberger Forst oraz na Druskensche Forst na lewym brzegu rzeki Timber, na zachód od m. Mehlauken, gdzie znajdujemy istny labirynt dobrze utrzymanych szos dojazdowych, na las Frisching na południe od Tapiewa (Tapien) w części wschodniej posiadający dwie równoległe, biegnące od zachodu na wschód, szosy dojazdowe, na puszcę Romincką (Romintensche Heide), której wschodnia część, porastająca gliny, w przeciwstawieniu do zachodniej, rosnącej na piasku, ma kilka wygodnych dróg bitych, na leżącej na północ od Pilkał (Pillkallen) las Schoreller Forst, przez który przechodzi pięć krzyżujących się tu dróg sztucznych i t. d.

Niektóre z omawianych lasów wschodniopruskich, jak znajdujące się pod Labiawą kompleksy Gertlaukener Forst, Leipener F., Pfeiler F., przecięte są bodaj przez jedną lub dwie drogi bite. Tak samo wielka puszcza między Gołdapem a Lecem (Lötzen),

złożona z lasów Boreckich (Borkener Heide), lasów Czerwonego Dworu (Rothebuder F.) i Heydtwaldzkich udostępniona została przez dwie przecinające się w niej pod kątem ostrym drogi bite, wiodące z południowego wschodu. Przez lasy Skaliskie (Skalischer Forst), położone między Gołdapem a Węgoborkiem (Angerburg), nie biegnie dotychczas żaden gościniec, nie mniej jednak dostęp do nich jest dość łatwy z tego powodu, że istnieją tu szosy otaczające zewsząd cały ten kompleks leśny. Droga bita, w kierunku z północy na południe, przecina wreszcie znajdujące się między m. Wystruciem (Insterburg), a Welawą (Wehlau), obszary leśne Astrawischken i Kranichbruch. Tylko Papuschiener Forst, na północny zachód od m. Wystrucia, dróg sztucznych o twardej nawierzchni dotąd nie ma. Zaznaczamy przecież, że wiele z tych dróg leśnych ma budowę słabą, która nie pozwala bez uszkodzenia jezdni na krążenie cięższych samochodów i wogóle pojazdów o ciężarze ponad 2¹/₂ tony, zwłaszcza w porze wiosennej, gdy drogi jeszcze nie obeschły. Stąd też wynika potrzeba periodycznego zamykania ruchu na niektórych szlakach, co szczególnie ma miejsce w puszczy Rominckiej.

L I T E R A T U R A .

- 1) Abteilung (Zweite) des Grossen Generalstabe s: Das Land östlich der Weichsel. Geheim. 10 Karten. Berlin, 1914.
- 2) Ambrassat A.: Die Provinz Ostpreussen. Königsberg, J. H. Bon's Verlag, 1912.
- 3) Grabo Rudolf: Die Ostpreussischen Strassen im 18 u. 19 Jahrhundert. Königsberg i Pr., 1910.
- 4) Herzbruch: Ueber den Strassenbau mit besonderer Berücksichtigung Ostpreussens. 1870.
- 5) Horn Alexander: Die Verwaltung Ostpreussens seit der Säkularisation. Königsberg, 1890.
- 6) Kobbert E.: Das Grosse Moosbruch, seine Urbarmachung und Besiedlung. Königsberg i. Pr. 1925.
- 7) Orłowicz Mieczysław: Ilustrowany przewodnik po Mazurach Pruskich i Warmji. Lwów, 1923.
- 8) Passarge L.: Aus baltischen Landen. Glogau, 1878.
- 9) Reichsarc hiv: Tannenbergr. Oldenburg i. O. — Berlin, 1928.
- 10) Schmidt: Ostpreussens Schicksale in dem Jahre 1812. Königsberg 1825.
- 11) Schnaubert J.: Statistische Beschreibung des Kreises Pillkallen, 1894.
- 12) Sembritzki Joh.: Geschichte der klg. Pr. See — u. Handelsstadt Memel. Memel, 1900.
- 13) Tenze: Memel im 19 Jahrhundert. Memel, 1902.
- 14) Stephan H.: Geschichte der preussischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart. Berlin, 1859.

15) Straatmann Ewald: Führer durch die Rominter Heide. Königsberg, Gräfe u. Unzer.

16) Toeppen Max: Geschichte Masurens. Danzig, 1870.

17) Verzeichnis der im Regierungsbezirk Königsberg fertig ausgebauten und im Aufbau befindlichen Chausseen, gebesserten Wege u. Kleinbahnen. Königsberg, 1902.

18) Zweck A.: Litauen, Stuttgart, 1898; Masuren. Stuttgart, 1901; Samland u. d. Pregeltal. Stuttgart, 1902.

MAPY.

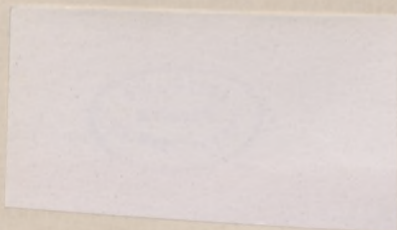
Ravensteins Spezialkarte der Provinz Ostpreussen u. der Freien Stadt Danzig 1:300,000. Frankfurt a Main.

Wydawnictwa kartograficzne dokonane przez Reichsamt für Landesaufnahme, odnoszące się do terenu Prus Wschodnich.

WAŻNIEJSZE OMYŁKI DRUKU.

Str. 9 wiersz 14 od góry — zamiast Fischhausen, powinno być Fischhausen.

Str. 11, wiersz 11 od dołu — zamiast wschodnio-pruskie, powinno być wschodnio-pruskie.



W. 875/54

Wskazywać na to, że w latach 1870-1880, kiedy to w Prusach, a zwłaszcza w prowincji ostreńskiej, nastąpił wielki rozwój sieci prozel, jest to nie tylko dowodem na to, że w tym czasie nastąpił wielki rozwój przemysłu i handlu, ale także dowodem na to, że w tym czasie nastąpił wielki rozwój rolnictwa i ogrodnictwa. Wskazywać na to, że w latach 1870-1880, kiedy to w Prusach, a zwłaszcza w prowincji ostreńskiej, nastąpił wielki rozwój sieci prozel, jest to nie tylko dowodem na to, że w tym czasie nastąpił wielki rozwój przemysłu i handlu, ale także dowodem na to, że w tym czasie nastąpił wielki rozwój rolnictwa i ogrodnictwa.

LITERATURA.

- 1) Abtling (Zwettl) des Grossen Generalstaats u. Das Land Lütich der Weichsel, Geheln, 10 Karte, Berlin, 1914.
- 2) Kucharski A.: Die Provinz Ostpreussen Königsberg, J. H. Ros's Verlag, 1912.
- 3) Grabczyński Rudolf: Die Ostpreussischen Strassen im 18 u. 19 Jahrhundert, Königsberg i. Pr., 1910.
- 4) Herzbruch: Ueber den Strassenbau mit besonderer Berücksichtigung Ostpreussens, 1870.
- 5) Horn Alexander: Die Verwaltung Ostpreussens seit der Säkularisation, Königsberg, 1890.
- 6) Koberger E.: Das Gross. Masswerk oder Ueberwachung und Herstellung, Königsberg i. Pr. 1925.
- 7) Orlewski: ...
- 8) ...
- 9) ...
- 10) ...
- 11) ...
- 12) ...
- 13) ...
- 14) ...



W-1278 W

WAŻNIEJSZE OMYŁKI DRUKU.

Str. 5 wiersz 19 od góry — zam. Fischhansen, powinno być Fischhausen.

Str. 11, wiersz 11 od dołu — zam. wschodnio-pruskich, powinno być wschodniopruskich.

WASNIJSZE OMYŁKI DRUKU.

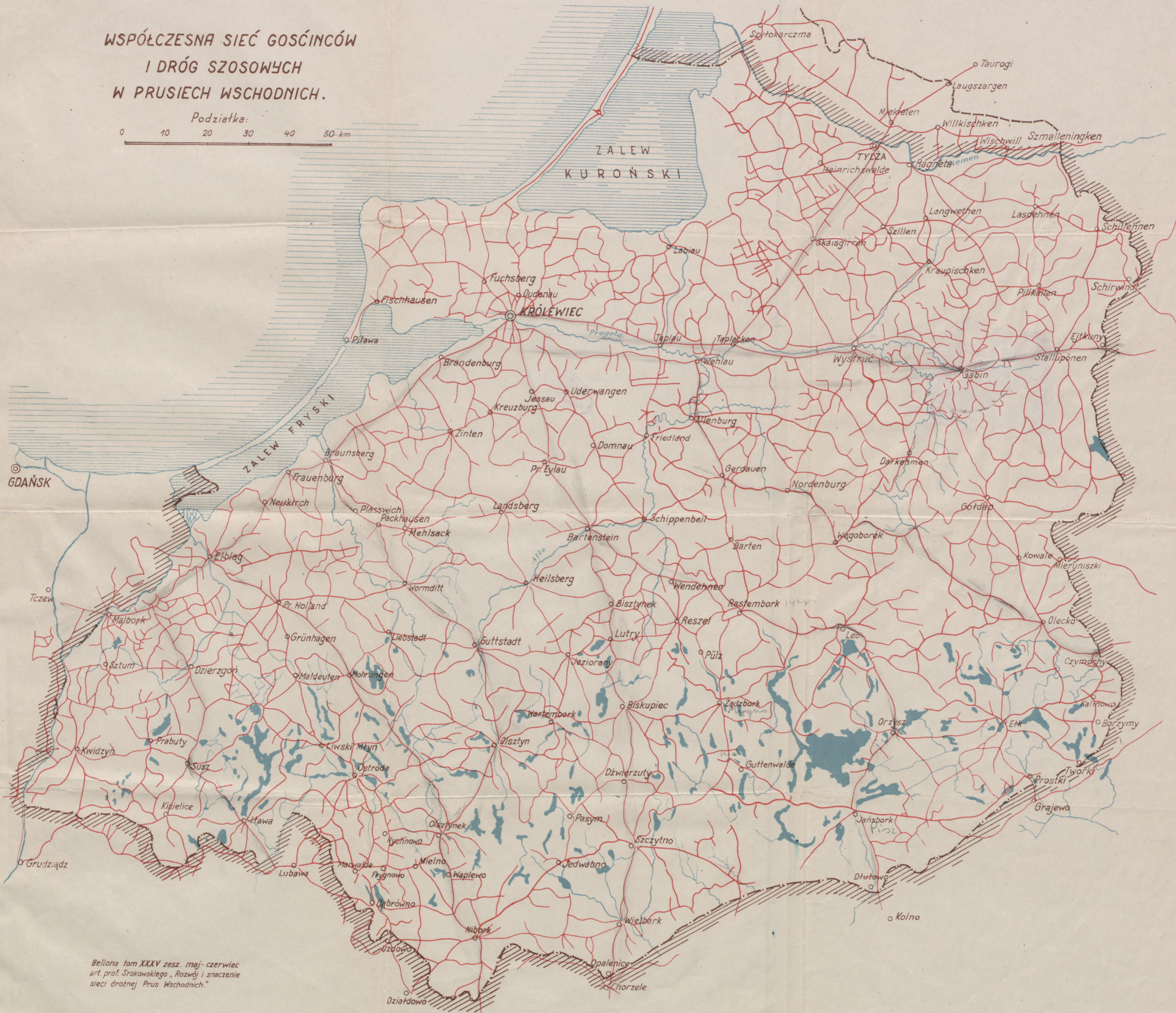
Str. 3 wiersz 19 od góry — zamiast Fachpansen powinno być Fischhausen.

Str. 11 wiersz 11 od dołu — zamiast wachodnio-pruckich powinno być wachod-

niepruckich.

WSPÓŁCZESNA SIĘĆ GOSĆINCÓW
I DRÓG SZOSOWYCH
W PRUSIECH WSCHODNICH.

Podziałka:
0 10 20 30 40 50 km



Bellona tom XXXV zesz. maj-czerwiec
art. prof. Srokowskiego „Rozwój i znaczenie
sieci drożnej Prus Wschodnich.”

Biblioteka Główna UMK

300045576137

250720

146