

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XVI

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2025

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

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2025

© Copyright by Authors

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

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*

Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

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

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

ISBN 978-83-971211-3-3

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

Spis treści

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

Wybrane problemy organizacyjno- -finansowe budowy i rozbudowy sieci drogowej powiatu sławieńskiego (*Kreis Schlawe*) w XIX i XX wieku (do 1939 roku)

KACPER PENCARSKI (SŁUPSK)

Wprowadzenie

Rozbudowę sieci dróg w powiecie sławieńskim oparto na istniejącej już w średniowieczu i w dobie nowożytnej drogi, przy czym zmiana biegu jej części dotyczyła przede wszystkim szlaków dalekobieżnych i miała miejsce w XVIII i na początku XIX wieku. W tym czasie przez dawny powiat sławieński¹ przebiegał główny trakt pocztowy z Berlina i Szczecina do Gdańska i Królewca. W rejonie Sławna, Polanowa i Darłowa powstała mikrosieć dróg o lokalnym charakterze. W rejonie Sianowa proces kształtowania sieci dróg lokalnych występował z opóźnieniem i wynikał z przesłanek administracyjnych (położenie na krańcu powiatu sławieńskiego), ale przede wszystkim ze względu na uwarunkowania terenowe (mokradła, masyw leśny od strony Koszalina i Węgorzewa Koszalińskiego).

Przedmiotem niniejszego opracowania jest nakreślenie okoliczności towarzyszących budowie i rozbudowie sieci drogowej w powiecie sławieńskim, należy tu zaznaczyć, że opracowanie to nie ma charakteru kompleksowego omówienia działań na poszczególnych odcinkach dróg, gdyż nie pozwalają na to ramy artykułu. Dostępna dokumentacja związana z budową odcinków dróg (nie tylko) w powiecie sławieńskim jest stosun-

¹ Powiat sławieński definiuję w jego granicach po zmianach administracyjnych w latach 1876 i 1878, w jakich bez większych zmian przetrwał do 1945 roku.

kowo duża, pomimo jej zniszczeń w latach 20. i 30. XX wieku, nie wspominając o zniszczeniach będącym następstwem II wojny światowej. Brakowanie dokumentacji przed 1945 rokiem związanej z fazami projektowymi, realizacyjnymi i finansowym rozliczeniem dróg było wprawdzie znaczne, jednakże sprawy dotyczące budowy i utrzymania dróg w XIX i XX wieku w powiecie do dziś znajdują dobre odzwierciedlenie w: aktach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie (w Geheimes Staatsarchiv Preußisches Kulturbesitz w Berlinie-Dahlem), Naczelnego Prezydium Prowincji Państwowej w Szczecinie (w Archiwum Państwowym w Szczecinie), Rejencji Koszalińskiej (w Archiwum Państwowym w Koszalinie) i aktach Wydziału Powiatowego w Sławnie (w Archiwum Państwowym w Szczecinie). Zasób tam zgromadzony może stanowić źródło do opracowania każdego nowo powstałego odcinka drogi jako odrębnej monografii lub przynajmniej artykułu.

Pragnę zaznaczyć, że zrezygnowałem ze spraw ustrojowych i prawnych, stanowiących podstawę planowania, finansowego zabezpieczenia i wydatkowania oraz realizacji dróg w powiecie sławieńskim. Zagadnienie to zostało już częściowo przedstawione w literaturze. Pominięte zostaną też kwestie wynikające ze zmian przepisów prawnych związanych z budową dróg i ze zmieniającymi się przepisami regulującymi ruch drogowy.

1. Budowa i utrzymanie dróg powiatu sławieńskiego

Podstawą sieci drogowej powiatu były, jak wspomniałem, szlaki pocztowe, których budowa i utrzymanie leżały w gestii władz prowincji pomorskiej. Obok trasy ze Szczecina do Gdańska obejmowały dodatkowo następujące odcinki: Polanów–Karwice (o długości 3,81 mili), Ostrowiec–Sławno (1,22 mili), Postomino–Ustka (1,39 mili), Polanów–granica powiatu w kierunku Miastka (na rzece Grabowej; 0,18 mili) i Darłowo–Postomino (2,84 mili)². Drogi te stanowiły szkielet komunikacyjny powiatu sławieńskiego (oraz sąsiednich powiatów) oraz punkt wyjścia do dalszych prac związanych z rozbudową dróg w kierunku Bytowa (ze Sławna), Bobolic i Warcina (z Polanowa) oraz Ustki (z Darłowa). Proces budowy dróg w powiecie sławieńskim, podobnie jak w całych Prusach, był złożony i odzwierciedlał przede wszystkim doraźne interesy miejscowej, wielkiej własności ziemskiej niż rzeczywiste potrzeby ludności. Niemal

² Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: AP Szczecin), Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (dalej: NPPP), sygn. 1161, zestawienie głównych dróg w powiecie sławieńskim z 12 VI 1864 roku, f. 303.

we wszystkich inwestycjach drogowych prowadzonych w powiecie (z wyjątkiem dróg państwowych i prowincjonalnych) wykorzystywano publiczne środki finansowe pochodzące najczęściej z landratury, a rzadziej ze środków gmin miejskich i wiejskich.

Po zmianach nomenklatury dróg po 1918 i 1934 roku w granicach powiatu sławieńskiego znalazły się dwie drogi państwowe i utrzymywane przez skarb państwa niemieckiego (Reichstraße Nr. 2³, Nr. 159). Droga państwowa nr 2 prowadziła z Berlina do Gdańska, a jej długość w granicach powiatu sławieńskiego wynosiła 42,264 km⁴, droga państwowa nr 159 prowadziła ze Sławna przez Polanów do Bobolic i miała długość 43,025 km⁵. Podmiotem zarządzającym drogami państwowymi w imieniu państwa był Urząd Budowy Dróg w Sławnie (Straßenbauamt Schlawa), który oprócz drogami w powiecie sławieńskim zarządzał drogami państwowymi w powiecie miasteczkim.

Należy jednoznacznie podkreślić, że w przypadku niemal każdej inwestycji drogowej w powiecie sławieńskim dokładne oszacowanie wszystkich poniesionych kosztów związanych z budową drogi nie jest możliwe i nie było możliwe w końcowej fazie realizacji inwestycji. W zachowanej dokumentacji występują ogromne rozbieżności między kwotami zaplanowanymi do wydatkowania na etapie planowania budowy poszczególnej drogi, kwotami faktycznie ponoszonymi podczas budowy drogi, a końcowymi kosztami realizacji inwestycji. Każda z zaplanowanych i wybudowanych dróg charakteryzuje się rozbieżnością między planem i rzeczywistym wydatkowaniem wynoszącą około 50–70%, co wszelkie zestawienia kosztów i prowadzenie szczegółowych analiz czyni bezużytecznym. Był to wszakże naturalny proces, w którym zmianom ulegały koszty materiałów, ich spedycja i związane z tym usługi. Wiele wydatków związanych z poniesionymi kosztami urealniali się w trakcie budowy dróg, stanowiąc

³ Przebieg drogi: granica państwowa–Łębork–Słupsk–Koszalin–Nowogard–Goleniów–Szczecin–Angermünde–Eberswalde–Berlin–Poczdami–Wittenberg–Lipsk–Borna–Altenburg–Monachium–Weilheim–Oberau–Partenkirchen–Mittenwald–granica państwowa; Verzeichnis der Fernverkehrsstraßen zur Karte der Fernverkehrsstraßen Deutschlands, Hrsg.: Reichsamt für Landesaufnahme, Berlin 1930.

⁴ Długość drogi w przebiegu miejscowości wynosiła 6,346 km, długość szosowa zaś 35,918 km. Z drogą związane były odcinki dróg przy drodze państwowej nr 2 o łącznej długości 2,315 km, zarządzane przez inne podmioty niż skarb państwa. Wszystkie stanowiły elementy uzupełniające główny bieg drogi w terenie zabudowanym.

⁵ Długość drogi w przebiegu miejscowości wynosiła 4,190 km, długość szosowa zaś 38,835 km. Z drogą związane były odcinki dróg przy drodze państwowej nr 159 o łącznej długości 1,100 km, zarządzane przez inne podmioty niż skarb państwa. Wszystkie były elementami uzupełniającymi główny bieg drogi w terenie zabudowanym.

o rzeczywistych uwarunkowaniach prawnych, finansowych i terenowych każdej inwestycji drogowej⁶.

Sieć drogowa w powiecie na początku XIX wieku składała się z traktów piaszczystych, rzadko utwardzonych, wąskich, bliższych raczej jakości dróg gruntowych niż dróg międzymiastowych czy lokalnych. Przez powiat sławieński nie przebiegały ważniejsze szlaki handlowe Prus, nie licząc traktu handlowo-wojskowego z Hamburga i Lubeki do Gdańska. W końcu XVIII wieku bieg traktu był zbliżony do obecnego biegu drogi nr 6 przez Sianów, Karnieszewice, Pękanino, Niemiec, Malechowo, Karwice, Ryszczewo, Bobrowice, Sławno, Noskowo i Reblino (Vollack 1986: 262; Lindmajer 1994: 218). Po 1815 roku budowa sieci dróg pocztowych i wojskowych w Prusach nabrała rozpędu – państwo pruskie zaczęło pokrywać coraz gęstszą siecią szos (Chaussee), które stanowiły podstawę rozbudowy sieci drogowej również w powiecie sławieńskim. Po 1830 roku prace budowlane prowadzono przy budowie traktu pocztowo-wojskowego z Koszalinu do Słupska i dalej do Gdańska, co umożliwiło włączenie północnej części powiatu do pruskiej sieci dróg państwowych i prowincjonalnych. Drogi te, korzystanie z nich było początkowo odpłatne, wyraźnie poprawiły możliwości spedycyjne między najważniejszymi ośrodkami miejskimi i twierdzami Prus oraz umożliwiły włączenie Sławna do ogólnopruskiego systemu drogowego. Na trasie (w Karnieszewicach, Karwicach, we Wrześnicy) rozlokowano oszlabowane punkty poboru opłat (Chauseehause) za odcinkowe przemieszczanie się drogą, a mieszkający i urzędujący w nich nadzorcy drogowi nie tylko odpowiadali za właściwe naliczanie i pobieranie pieniędzy za korzystanie z drogi, ale również dbali o przejezdność wyznaczonych im odcinków drogi czy stan poboczy, zimą zaś mieli obowiązek odśnieżyć powierzony im pod opiekę odcinek drogi. W Prusach opłaty za korzystanie z dróg państwowych i prowincjonalnych zniesiono w 1875 roku⁷.

W latach 1860–1863 uruchomiono powiatowy program budowy dróg bitych, którymi łączono miejscowości stanowiące własność miejscowych junkrów. W praktyce programem budowy dróg objęto te miejscowości, których właściciele byli członkami sławieńskiego Kreistagu bądź byli powiązani z landratem (np. z landratem von Wodtke), a którzy w rzeczywistości wyrażali zgodę na rozbudowę sieci drogowej, rozstrzygając na forum Kreistagu decyzje we własnej sprawie. Nie może zatem dziwić, że

⁶ Można to prześledzić na podstawie dokumentacji archiwalnej w: AP Koszalin, RK, sygn. 4334 (passim).

⁷ Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten z 10 VI 1874 roku, s. 184–185.

w pierwszej kolejności drogi lokalne w powiecie sławieńskim rozbudowywano wokół dóbr von Wodtkego (Gołogóra, Żydowo), prezydenta rejencji koszalińskiej Carla von Sendena (Naclaw), Maxa von Glagau (Laski, Sowno), gdy pozostałe miejscowości powiatu oczekiwały na swoją kolej i były pomijane w procesie włączania ich do sieci nowoczesnych dróg bitych. Od końca XIX wieku władze prowincji pomorskiej nie mogły w całości finansować budowy dróg dojazdowych do przedsiębiorstw prywatnych, czego zabraniała ustawa z 13 kwietnia 1897 roku⁸. Wprowadzenie tej ustawy położyło kres nadużywaniu budowy dróg dojazdowych do prywatnych cegielni, płatkarni czy spirytusowni za publiczne pieniądze, co nader często praktykowano, między innymi w powiecie sławieńskim jeszcze w latach 70. i 80. XIX wieku.

Budowę i modernizację dróg lokalnych w drugiej połowie XIX wieku oparto na prostej, choć kosztochłonnej technologii. Na nawierzchnię jezdnią składały się głównie żwir, szuter, a na przełomie XIX i XX wieku częściej stosowano kruszony kamień, w latach 20. i 30. XX wieku zaś szlifowaną grubą i drobną kostkę brukową. W odróżnieniu przykładowo od powiatu kołobrzESCO-karlińskiego nie pokrywano, poza nielicznymi wyjątkami, nawierzchni dróg asfaltem. W miejscowościach powiatu, wzorem innych z prowincji pomorskiej, nawierzchnię wykładano zwykle nieregularnymi kamieniami, a od początku XX wieku kostką brukową. Po jednej lub po obu stronach drogi wykonywano brukowe rynny odprowadzające wodę⁹. Szerokość drogi wynosiła zazwyczaj 6–8 m, wliczając szerokość tak zwanej letniej ścieżki („Sommerweg”)¹⁰.

Problem wykorzystania „ścieżek letnich” w latach 20. i 30. XX wieku wydawał się istotny w kontekście stałego wzrostu liczby pojazdów samochodowych. Użyteczność „ścieżek letnich” w XIX i XX wieku była odmienna – w XIX wieku było to ułatwienie zarówno finansowo-budowlane (brak konieczności pokrywania utwardzoną nawierzchnią). W XX wieku korzy-

⁸ Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten z 13 IV 1897 roku, s. 95.

⁹ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Koszalin), Rejencja Koszalińska (dalej: RK), sygn. 3977, Bescheinigung betr. die technische Ausführung der Kreis-Chaussee von Alt Bewersdorf nach Jatzingen Kreis Schlawe z 2 I 1892 roku (b.f.).

¹⁰ „Letnia ścieżka” to zbudowany z piasku lub żwiru nieutwardzony pas drogi po jednej z jej stron, na którym możliwe było mijanie się pojazdów, poruszenie pieszych, rowerów, ale także pędzenie zwierząt. W Prusach „letnie ścieżki” powstały ze względów oszczędnościowych – nie było konieczne utwardzanie całej nawierzchni (korony) drogi, lecz tylko jej połowy bądź 1/3 jej szerokości. Nazwa „letnia ścieżka” nawiązuje do pory letniej, w czasie której ten fragment drogi pozostawał suchy, a także faktu, że w tym czasie była użytkowana najintensywniej, szczególnie przez pieszych i rowerzystów (Osthoff 1882: 240; Marschall 1971: 130).

stanie ze „ścieżek letnich” powodowało utrudnienia dla jadących w przeciwnych kierunkach bez spowalniania czy zatrzymania jednego z uczestników ruchu. Istnienie wzdłuż dróg z nawierzchnią bitą „ścieżek leśnych” stało się w latach 30. XX wieku uciążliwe, a nawet spowodowało niebezpieczeństwo na użytkowników dróg, jeżeli zważywszy na konieczność poruszania się prawą stroną jezdni¹¹. Między innymi to zagadnienie, zdaniem przedstawicieli licznych zrzeszeń z prowincji pomorskiej i powiatu sławieńskiego, powinno doczekać się nowych regulacji prawnych, organizacyjnych i – w ostateczności – budowlanych. W 1927 roku środowiska kupieckie (głównie firmy spedycyjne prowincji pomorskiej) oraz towarzystwa komunikacyjne z rejencji koszalińskiej i szczecińskiej naciskały na Prezydium Prowincji w Szczecinie w sprawie zmiany przestarzałych przepisów regulujących kwestie budowy szos i dróg publicznych w prowincji pomorskiej z 5 lutego 1885 roku (Reglements für die Wegebauverwaltung der Provinz Pommern), gdyż obowiązujące normatywy zupełnie nie przystawały do współczesnych uwarunkowań komunikacyjnych¹². Niewiele jednakże w tym zakresie zrobiono. Prace władz prowincjonalnych w kwietniu 1928 roku ograniczyły się do włączenia niewielkiej liczby odcinków istniejących dróg do ewidencji dróg administrowanych i utrzymywanych przez prowincję pomorską. W powiecie sławieńskim do ewidencji tej włączono tylko drogę z Warszkowa do granicy powiatów sławieńskiego i słupskiego w kierunku Korzybia¹³. W 1929 roku uruchomiono wprowadzić dodatkowe środki finansowe (10 mln RM jako wewnętrzna pożyczka) na częściową przebudowę dróg wynikającą z konieczności dostosowania ich do ruchu samochodowego. Trafiły one w pierwszej kolejności do obszarów nadmorskich rejencji szczecińskiej i do władz miast prowincji, a więc ominęły, nie licząc magistratów Darłowa, Polanowa, Sianowa i Sławna oraz gmin wiejskich leżących na drodze Szczecin–Gdańsk i Sławno–Polanów–Żydowo, pozostałe miejscowości¹⁴.

Wzrost transportu zmotoryzowanego, szczególnie po I wojnie światowej, uwidocznił nowe problemy. Wynikały one przede wszystkim ze zwiększającej się liczby pojazdów samochodowych, w tym samochodów ciężarowych i niedopasowanej (przestarzałej) infrastruktury. Wzrost znaczenia

¹¹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2038, pismo landrata powiatu Randow do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 3 X 1927 roku, f. 17–23.

¹² AP Szczecin, NPPP, sygn. 2038, pismo szefa Wydziału Prowincjonalnego prowincji pomorskiej w Szczecinie do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 5 II 1926 roku, f. 26.

¹³ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2038, Verzeichnis der zum 1. April 1928 als pommersche Hauptverkehrsstraßen in die Unterhaltungspflicht des Provinzialverbandes von Pommern zu überführenden Straßen, f. 50–54.

¹⁴ „Pommersche Tagespost” z 4 I 1929 roku.

tego środka transportu wymusił również i na forum ogólnoniemieckim szeroką dyskusję nad jego przyszłością, a także nad rolą transportu samochodowego jako komplementarnego środka komunikacji na tle połączeń kolejowych i eliminującego ruch powozów zaliczanych do najwolniejszych środków lokalnej komunikacji. Jeszcze w 1933 roku wójt Lasek informował pracowników pruskiego Instytutu Badań Wód i Powietrza (Preußisches Landesanstalt für Wasserboden und Lufthygiene w Berlinie-Dahlem), że przejazd pojazdem konnym (Kutschwagen) ze Sławna do Lasek (21 km) zajmował około dwóch godzin¹⁵. Podkreślał, że to jedyny środek transportu (kolej wąskotorowa była wówczas w przebudowie na kolej normalnotorową). Dominowały dwie projekcje roli transportu samochodowego: jako środka uzupełniającego istniejącą sieć połączeń kolejowych i jako środka konkurencyjnego dla kolei w ogóle¹⁶. Opinie zwolenników obu tendencji były zauważalne również i na ziemi sławieńskiej, przy czym dominował tu trend stopniowego ograniczania roli kolei (szczególnie wąskotorowej) na rzecz transportu kołowego. Było to nie tyle dążeniem do nowoczesności, w której kolej przedstawiano jako przestarzały środek transportu, lecz koniecznością spowodowaną pogorszeniem się kondycji ekonomicznej lokalnego przedsiębiorstwa kolei wąskotorowej. Niewątpliwie problem wzrastającej liczby samochodów ciężarowych niszczących drogi, nie tylko powiatu sławieńskiego, wywołał dyskusję na temat perspektyw dróg państwowych i prowincjonalnych, a także – słuszne zresztą – obawy o stan dróg lokalnych w niedalekiej przyszłości¹⁷.

U progu lat 20. XX wieku budżet administracji drogowej powiatu sławieńskiego obciążony był spłatą kredytów i odsetek na budowę dróg lokalnych, a nominalna wartość zobowiązań finansowych powiatu wzrastała z każdym rokiem¹⁸. Wpływało to oczywiście na rezygnację z rozbudowy

¹⁵ Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsanstalt für Wasser- und Luftgüte (R 154), sygn. 4777, pismo wójta Lasek do pruskiego Instytutu Badań Wód i Powietrza w Berlinie z 21 V 1933 roku (b.f.).

¹⁶ AP Szczecin, Rejencja Szczecińska (dalej: RS), sygn. 6326, maszynopis tekstu do druku autorstwa dyrektora Dyrekcji Kolei Niemieckich w Szczecinie Lohsego, *Verkehrsverschwendung. Ein Beitrag zum Thema: „Eisenbahn und Kraftwagen“*, f. 216–225; „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen” z 27 VIII 1925 roku (Müller 1928: 1–12; Fritzen 1931: 11–17; Lohse 1931: 18–21); „Der Verkehr. Zeitschrift der Privateisenbahner, Schnell- und Straßenbahner, Autobus.” z 25 I 1931 roku.

¹⁷ „Verkehrstechnik. Organ des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V., des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins und des Deutschen Straßenbahnverbandes” 1929 (Sonderausdruck aus Heft 10–12).

¹⁸ W 1919 roku było to 111 359,20 RM, w 1920 roku 147 899,70 RM, w 1921 roku 171 124,70 RM, w 1922 roku 292 118,70 RM. Wynikało to z konieczności spłat pożyczek i dofinansowania budowy odcinków dróg: Żłakowo–Drozdowo, Krag–Sowno, Cisowo–Ko-

sieci dróg w powiecie, co prowadziło do coraz częstszych żądań ustąpienia ze stanowiska landrata wysuwanych przez organizacje kupieckie i rzemieślnicze. Przedstawiciele Powszechnego Niemieckiego Związku Zawodowego z Polanowa (Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund Ortsausschuß Pollnow) na wspólnym posiedzeniu związków zawodowych Polanowa i okolicy 16 marca 1921 roku, w którym uczestniczyło około 150 osób, w restauracji Kosanke, zarzucili nieudolność władzom powiatowym w Sławnie, na czele z landratem von Haberem, jak i rejencji w Koszalinie oraz opowiedzieli się za natychmiastowym rozwiązaniem Kreistagu i usunięciem landrata ze stanowiska. Władzom powiatowym zarzucono między innymi brak prowadzenia drogowych inwestycji prorozwojowych w południowej części powiatu sławieńskiego, w tym porzucenie realizacji rozbudowy dróg w powiecie¹⁹. Wypomniano również władzom powiatowym w Sławnie kryminalną przeszłość dziesięciu pracowników landratyury. Wskazano, że powiatem nie kierują doświadczeni urzędnicy i funkcjonariusze (Beamte und Angestellte), ale przestępcy (fakt ten stanowił odrębny przedmiot zainteresowania władz rejencji koszalińskiej)²⁰.

2. Koncepcje rozbudowy sieci drogowej

Organizacja administracji drogowej w powiecie w okresie międzywojennym zasadniczo odbiegała od organizacji lokalnej administracji terenowej. Na posiedzeniu Związku Powiatów Prowincji Pomorskiej (Pommersche Landkreistag) 8 kwietnia 1926 roku w Szczecinie zapadła decyzja o powołaniu do życia instytucji zarządzającej zbiorowo drogami powiatowymi we współpracy z administracją prowincjonalną. Rozważano między innymi wariant powołania towarzystwa, co w ostateczności doprowadziło do zarejestrowania spółki z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie „Pomorska Spółka Budowy Dróg” (Pommersche Strassenbaugesellschaft G.m.b.H.) z siedzibą w Szczecinie (w tzw. Domu Miejskim przy

pań, Pomiłowo–Żukowo, Stary Jarosław–Nowy Jarosław, Tychowo–Reblino, Wilkowice–Staniewice, Jeżyczki–Malechowo–Żegocino oraz drogi w Wielinie i dojazdowej drogi do dworca w Wiekowie; AP Koszalin, RK, sygn. 4003, Haushaltsplan der Straßenbauverwaltung des Kreises Schlawa für das Rechnungsjahr 1920, f. 486; Haushaltsplan der Straßenbauverwaltung des Kreises Schlawa für das Rechnungsjahr 1922 abschließend in Einnahme und Ausgabe mit 6 456 000 M, f. 821.

¹⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 4019, pismo Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund w Polanowie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 16 III 1921 roku, f. 165.

²⁰ AP Koszalin, RK, sygn. 4019, wykaz ukaranych przez władze policyjne i sądowe pracowników landratyury w Sławnie z 4 II 1922 roku, f. 249.

obecnej ul. Dworcowej – Grüne Schanze 19)²¹. Spółka pośredniczyła dodatkowo w zakupie tańszych materiałów budowlanych na użytek remontowanych i budowanych nowych dróg oraz wpływała na obniżenie cen u producentów tłucznia, asfaltu i betonu²².

W 1923 roku władze powiatu sławieńskiego wprowadziły w życie kolejny program budowy dróg. Założono w nim włączenie każdej miejscowości powiatu do powiatowej sieci dróg. W ramach tego przedsięwzięcia wybudowano niektóre fragmenty dróg. W latach następnych realizacja programu uległa znacznemu spowolnieniu, a przyczyną stała się zapaść finansowa powiatu, uniemożliwiająca nie tylko finansowanie zgodnie z zamierzeniami zadań przewidzianych w programie, ale i bieżącą wypłatę wynagrodzeń pracownikom zaangażowanym w prace budowlane przy budowie i naprawie dróg. Środki przewidziane na realizację całego programu wyczerpały się już w pierwszym kwartale 1923 roku²³. Gminy miejskie i wiejskie powiatu nie otrzymały całości należnych im subwencji na 1923 rok, co przy jednoczesnym podwojeniu planowanych wydatków na sprawy bieżące doprowadziło do zapaści finansowej powiatu²⁴. W połowie lat 20. XX wieku program budowy dróg w prowincji pomorskiej, powiązany z potrzebami wynikającymi z budowy dróg w powiecie sławieńskim, nie był realizowany; zadania w tym zakresie prowadził już niemal wyłącznie powiat bez pomocy władz prowincjonalnych i doraźnie. Plany budowy dróg w powiecie włączono do programu budowy dróg w rejencji koszalińskiej. Na ogólny plan rozbudowy dróg w rejencji koszalińskiej składały się więc wytyczne i zalecenia wypracowane przez Pommersche Landkreistag, które w rzeczywistości okazywały się zróżnicowanymi planami wypracowanymi przez poszczególne powiaty i złożonymi w jedno opracowanie, zresztą niespójne. Ujawniły się znaczne dysproporcje między potrzebami poszczególnych powiatów (np. powiat szczecinecki w 1926 roku składał zapotrzebowanie na rozbudowę sieci dróg na kwotę 2 mln RM, gdy wspólna wnioskowana kwota powiatu białogardzkiego, koszalińskiego i sławieńskiego wynosiła 10 mln RM)²⁵. Problematyka budowy i rozbu-

²¹ AP Szczecin, Powiatowy Urząd Budowlany w Miastku (dalej: PUB Miastko), sygn. 5, wyciąg z protokołu z posiedzenia Związku Powiatów Prowincji Pomorskiej z 8 IV 1926 roku, f. 1.

²² AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 5, Angebote auf Pflastermaterial (b.d.), f. 28–39.

²³ AP Koszalin, RK, sygn. 4019, pismo Wydziału Powiatowego w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 10 VIII 1923 roku, f. 276–278.

²⁴ „Schlawer Zeitung” z 20 VIII 1923 roku.

²⁵ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 12, pismo Landeshautmanna prowincji pomorskiej w Szczecinie do Pommersche Landkreistagu w Kołobrzegu z 12 XI 1926 roku, f. 50; Niederschrift über die Besprechung am 28. April 1927 im Kreishause in Köslin betreffend

dowy sieci dróg zderzała się z koncepcją rozwoju nowoczesnych połączeń kolejowych i znajdowała niemałą liczbę przeciwników zarówno na szczeblu centralnym (ministerialnym), jak i lokalnym (Hirsch 1929: 17). Inicjatywy samorządowe, w tym Kreistagu w Sławnie, często były torpedowane przez prywatnych właścicieli ziemskich, którzy skutecznie utrudniali komunikację między miejscowościami²⁶. Przykładowo, w latach 1927–1929 mieszkańcy Górska, Królewic i Łężka wnosili petycje do władz powiatowych i prowincjonalnych w sprawie budowy dróg bitych łączących te miejscowości z odgałęzieniem do Postomina. Dotychczasowa sieć dróg w tej części powiatu sławieńskiego nie nadawała się do dalszego użytkowania ze względu na daleko idącą degradację. Przebudowa drogi możliwa była dopiero z wykorzystaniem środków finansowych w ramach tak zwanego programu dla Wschodu (Osthilfe) i to także dzięki wstawiennictwu lokalnych ugrupowań politycznych (w tym przypadku Niemieckiej Partii Demokratycznej)²⁷. Innym przykładem trudności związanych z brakiem możliwości rozbudowy sieci dróg był brak dobrej woli właściciela gruntów, który skutecznie blokował wszelkie inicjatywy budowy traktów przechodzących przez jego własność, a nawet montował fizyczne przeszkody na traktach stanowiących skrótowe drogi dojazdowe. Udało się jednak ukończyć budowę dróg na mniejszych odcinkach: Paproty–Żegocino, Iwiecino–Wierciszewo, Sianów–Węgorzewo Koszalińskie, Stary Jarosław–Kowalewice, Sławsko–Radosław (Tab. 1).

Jednocześnie w powiecie sławieńskim, podobnie jak w pozostałych częściach prowincji pomorskiej, rozpoczął się proces formalnego przekształcania ważniejszych dróg powiatowych w drogi krajowe (Kunststraßen).

Abstimmung der aufzustellen Straßenbauprogramme für den Regierungsbezirk Köslin, f. 69–70.

²⁶ Przykładowo między Łazami (pow. koszaliński) a Osiekami (pow. sławieński) – właściciel majątku w Łazach, jednocześnie właściciel odcinka drogi między obiema miejscowościami zamykał ją dla ruchu osób z zewnątrz; AP Szczecin, NPPP, sygn. 2039, pismo Pomorskiego Związku Chłopów i Dzierżawców w Słupsku do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 12 VI 1929 roku, f. 229–230; „Kösliner Neueste Nachrichten” z 5 IV 1929 roku.

²⁷ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2039, pismo mieszkańców Królewa do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 1 I 1928 roku, f. 38–39; Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem (dalej: GStA PK Berlin), I. HA, Rep. 77, Tit. 135c, Nr. 50, Bd. 1, pismo Niemieckiej Partii Pracy Okręg Pomorze Tylne w Słupsku do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie z 2 XI 1928 roku, f. 217–218; Rep. 77, Tit. 135c, Nr. 50, Bd. 1, pismo Ministra Rolnictwa, Domen i Lasów w Berlinie do Ministra Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie z 19 II 1929 roku, f. 223; upoważnienie mieszkańców Królewic nadane Niemieckiej Partii Pracy Biuro w Słupsku w sprawie działań na rzecz budowy dróg w rejonie wsi z 4 XI 1928 roku, f. 227–228.

Tabela 1. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie sławieńskim na tle pozostałych powiatów rejencji koszalińskiej w 1929 r.

Powiat	Powierzchnia [tys. ha]	Sieć			Długość		
		drogowa	kolejowa	drogowa i kolejowa	drogowa	kolejowa	drogowa i kolejowa
		[km]			[na tys. ha]		
Białogard	113	429,2	133	562,2	3,80	1,18	4,98
Bobolice	71	180,6	57	237,6	2,54	0,80	3,35
Bytów	62	174,6	66	240,6	2,82	1,06	3,88
Drawsko Pomorskie	117	235,8	91	326,8	2,02	0,78	2,79
Koszalin	66	270,6	76	346,6	4,10	1,15	5,25
Kołobrzeg–Karlino	88	321,2	174	495,2	3,65	2,00	5,63
Lębork	129	320,2	146	466,2	2,48	1,13	3,61
Szczecinek	200	602,9	150	752,9	3,01	0,75	3,76
Miastko	115	338,5	114	452,5	2,94	0,99	3,93
Świdwin	50	187,6	26	213,6	3,76	0,52	4,27
Sławno	159	478,7	168	646,7	3,01	1,06	4,07
Słupsk	223	479,5	210	389,5	2,15	0,94	3,09

Źródło: AP Szczecin, NPPP, sygn. 2040, Vorlage des Landeshauptmanns betr. Festsetzung eines neuen Schlüssels für die Verteilung von Wegebaubehilfen. Stettin, den 23. September 1929. Angabe zur Vorlage C. Nr. 4 (IV. 1929/1930), f. 70-75 i obliczenia własne.

Odpowiadał za niego nadprezydent prowincji pomorskiej w Szczecinie. W drogę krajową przekształcono drogę z Darłowa do Bielkowa (w kierunku Koszalina i Sianowa)²⁸.

Finansowa pomoc państwa powiatom była niewystarczająca, stąd w 1926 roku władze powiatu sławieńskiego, podobnie jak innych powiatów prowincji pomorskiej, utworzyły ze skromnych rezerw fundusz na budowę i remont dróg powiatowych. W tym zakresie władze powiatu sławieńskiego asygnowały niewielkie kwoty uzależnione nie tylko od bieżących możliwości powiatu, ale i od darczyńców²⁹. Zdarzało się również, że Kreistag powiatu przyjmował do realizacji projekty uchwał dotyczących budowy dróg, których z powodu trudności finansowych partnerów nie udało się ukończyć³⁰.

²⁸ Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin (dalej: „AdPRK”) z 22 II 1930 roku, s. 31.

²⁹ „Schlawer Kreisblatt” z 6 IV 1926 roku, s. 69.

³⁰ Przykładowo budowa odcinka drogi z Polanowa do Cetunia przez Rosochę wspólnie z władzami powiatu bobolickiego, jaką planowano rozpocząć po przyjęciu uchwały Kreista-

Między innymi z powodu prób ujednolicenia administracji terenowej i drogowej, a przede wszystkim konieczności wprowadzenia oszczędności w administracji, w 1930 roku pojawiła się potrzeba zmian administracyjnych opartych na dwóch wariantach: 1) powiększenia powiatów małych bądź słabych ekonomicznie lub 2) ich likwidacji. W ramach jednej z nich prezydent rejencji koszalińskiej zaproponował przyłączenie Polanowa i jego najbliższej okolicy do powiatu miastckiego, a tym samym objęcie administracją drogową z Miastka południową część powiatu sławieńskiego. W tym też kontekście rozważano wyłączenie Białego Boru ze struktur prowincji zachodniopruskiej oraz powiatu człuchowskiego i włączenie go do prowincji pomorskiej i powiatu miastckiego. W ten sposób powstałby zintegrowany rejon gospodarczy w jednym powiecie (miastckim), zamykający się w rejonie Polanów–Miastko–Biały Bór–Żydowo. Zadaniem był rozwój publicznej komunikacji na odcinku Polanów–Miastko poprzez zwiększenie liczby kursów autobusowych na istniejącym połączeniu z Polanowa do dworca kolejowego w Kawczu i skomunikowania go z połączeniami kolejowymi Słupsk–Miastko–Szczecinek³¹. Koncepcja ta nie zyskała jednakże akceptacji władz ministerialnych, które opowiadały się za likwidacją powiatów, a nie zmianami ich granic. Skutkowało to między innymi likwidacją sąsiedniego powiatu bobolickiego w 1932 roku oraz pozostawieniem po reformie administracyjnej granicy byłych powiatów bobolickiego i sławieńskiego (a po likwidacji powiatu bobolickiego powiatów koszalińskiego i sławieńskiego) w niezmienionych kształtach³². Problem poprawy dostępności południowej części powiatu sławieńskiego nie został rozwiązany.

Po 1933 roku budowa drogi mogła być inicjowana również przez lokalne komórki Narodowosocjalistycznej Niemieckiej Partii Robotników (NSDAP), które wnioskowały o to zarówno u stosownych władz administracji budowlanej i powiatowej, jak i u prowincjonalnych władz partii w Szczecinie³³. Budowa dróg inicjowana tą drogą była jednakże niesku-

gu z 16 V 1922 roku, ograniczono wyłącznie do poszerzenia drogi na odcinku Polanów–Rosocha i naprawy nawierzchni; AP Koszalin, RK, sygn. 4003, porządek obrad Kreistagu w Sławnie przesłany prezydentowi rejencji w Koszalinie z 26 V 1922 roku, f. 718–719.

³¹ GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 77, Tit. 2025, Nr. 22 Beiblatt 2, Bd. 1, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Prus w Berlinie z 31 VII 1930 roku, f. 5–8.

³² GStA PK Berlin, I. HA, Rep. 77, Tit. 2025, Nr. 22 Beiblatt 2, Bd. 1, materiały dotyczące zmian w administracji w prowincji pomorskiej, z 1930 roku, f. 21–34.

³³ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo Narodowosocjalistycznej Partii Robotników w Szczecinie do landrata w Sławnie w sprawie budowy drogi z Polanowa do Żydowa przez Racibórz Polanowski, Stary Żelibórz, Nowy Żelibórz i Głuszę z 11 X 1935 roku, f. 274.

teczna, NSDAP zaś w tym wypadku stawiana była raczej jako inicjator czy podmiot wskazujący na konieczność budowy określonego odcinka drogi niż rzeczywisty inwestor; ostateczna decyzja należała każdorazowo do władz lokalnych, o ile sprawa dotyczyła drogi komunalnej (gminnej) czy powiatowej. Brak wspólnego stanowiska co do przebiegu drogi (a było ono wymagane między przedstawicielami gmin wiejskich, majątków ziemskich itp.) skutecznie niweczył nawet te projekty, które już były w realizacji we wstępnych fazach przygotowawczych, a w najlepszym wypadku skutkował skróceniem drogi. Najmniejszą paradoksalnie przeszkodą w realizacji tego rodzaju przedsięwzięć okazywały się uzgodnienia między przedstawicielami administracji powiatowej, jeżeli droga miała przebiegać przez powiaty sławieński i sąsiedni³⁴.

3. Naprawy i bieżące utrzymanie dróg

W latach 20. i 30. XX wieku prowadzono w powiecie prace związane ze stopniową naprawą i wymianą zniszczonych nawierzchni dróg, a także z uzupełnieniem nasadzeń drzew wzdłuż traków. Prace naprawcze przypadały głównie na lata 30. XX wieku i związane były z dekapitalizacją istniejących dróg, która od około 1925 roku postępowała w znacznie szybszym tempie (Tab. 2 i Tab. 3).

Niszczenie dróg wynikało z kilku zasadniczych powodów. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim zintensyfikowany ruch związany z pojawieniem się po 1920 roku ciężkich pojazdów samochodowych (ciężarowych), jak i coraz większej liczby autobusów. Drogi, szczególnie te o XIX-wiecznej proveniencji, nie były przygotowane do takiego obciążenia, co prowadziło do szybko postępującej deformacji nawierzchni, powstawania ubytków w ich warstwach jezdnych. Ta sama uwaga odnosi się do technicznych przepraw drogowych i mostów, które od połowy lat 20. XX wieku zastępowano konstrukcjami cementowymi i betonowymi. W trakcie eksploatacji dróg po 1920 roku w powiecie sławieńskim ujawniono ograniczoną wytrzymałość zastosowanych materiałów budowlanych z połowy XIX wieku, jak i obiektów późniejszych, rezultatem była konieczność przeprowadzenia punktowych i odcinkowych napraw³⁵. Problem niszczenia dróg pań-

³⁴ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo szefa Wydziału Powiatowego w Sławnie do landrata w Sławnie z 18 XI 1935 roku, f. 276.

³⁵ Przykładowo, nawierzchnia drogi z Warszkowa do Suchorza powstała w 1875 roku i w latach 1895–1902 wymagała naprawy, którą przeprowadzono w latach 1926–1931. Podobnie w przypadku drogi Polanów–Miastko, której nawierzchnia powstała w latach 1892–1903, a częściowo wymieniona była w latach 1927–1932. W lepszym stanie najdo-

Tabela 2. Charakterystyka techniczna drogi państwowej nr 2 (Reichstraße Nr. 2) Berlin–Szczecin–Gdańsk na odcinku od granicy powiatów słupskiego i sławieńskiego (Reblino/Sycewice; Sycewice/Wrzeńnica) do granicy powiatów koszalińskiego i sławieńskiego (Sianów/Klos) administrowane przez Landesbauamt Schlauwe według stanu na 1939 r.

Oznaczenie kilometrażowe	Odcinek	Zadrzewienie (rok przeprowadzenia zadrzewienia)	Prace budowlane, uwagi dotyczące nawierzchni drogi	Rok przeprowadzonych prac
1	2	3	4	5
8,25–9	granica powiatu sławieńskiego–Sianów	jesion (1890)	budowa nawierzchni, kostka brukowa	1935
9–10	Sianów	brak drzew – teren zabudowany (miasto) lipa (1900)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
10–11	Sianów	lipa (1900), klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
11–12	Sianów/Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
12–13	Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
13–14	Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
14–15	Karnieszewice	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
15–16	Karnieszewice/Dąbrowa	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
16–17	Dąbrowa/Pękanino	klon i kasztan (1890) oraz częściowy brak zadrzewienia	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
17–18	Pękanino (Kawno)	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
18–19	Pękanino	klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
19–20	Pękanino	lipa (1935), klon i kasztan (1890)	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1935
20–21	Pękanino	klon i kasztan (1890)	kostka brukowa	1936
21–22	Pękanino/Niemica	brak nasadzeń	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni	1934
22–23	Niemica	kasztan (1840) tylko na stronie północnej	bieżąca naprawa dziur w nawierzchni i obróbka powierzchniowa drogi kostka brukowa	1934

23-24	Niemica	kasztan (1900), lipa (1840)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
24-25	Niemica	lipa (1840), kasztan (1914)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
25-26	Niemica/Malechowo	kasztan (1914)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
26-27	Malechowo	lipa i klon (1900), klon (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
27-28	Malechowo	klon (1890), brak zadrzewienia w centrum wsi	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1934
			kostka brukowa na podłożu betonowym i bitumicznym	x
28-29	Malechowo	brak zadrzewienia w centrum wsi, klon (1890) grusza (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
29-30	Malechowo (Malechówko)	grusza i śliwa (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
30-31	Malechowo/Karwice	śliwa (1930), klon (1900), jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
31-32	Karwice	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
32-33	Ryszczewko	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1933
33-34	Ryszczewko	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1933
34-35	Ryszczewo	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1933
35-36	Ryszczewo/Bobrowice	jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
36-37	Bobrowice/Bobrowiczki	klon (1890), jabłoń (1923)	pokrycie nawierzchni tłuczniem	1935
37-38	Bobrowiczki/Sławno ul. Koszalińska	klon (1890)	kostka brukowa	1925
38-39	Sławno ul. Koszalińska	klon (1890)	kostka brukowa	1925

cd. tab. 2

1	2	3	4	5
39–40	Sławno, ul. Koszalińska, ul. Jedności Narodowej	klon (1890)	kostka brukowa	1925
40–41	Sławno, ul. Jedności Narodowej/pl. ks. kard. S. Wyszyńskiego/ul. M. Curie-Skłodowskiej/ul. Gdańska	brak zadrzewienia w centrum miasta	kostka brukowa	×
41–42	Sławno, ul. Gdańska	lipa (1937)	kostka brukowa	×
42–43	Sławno, ul. Gdańska/Warszkowo	lipa (1900, 1932)	kostka brukowa, naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	1925
43–44	Warszkowo	lipa (1932)	kostka brukowa	1932
44–45	Warszkowo	lipa (1880), wisnia (1929)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
45–46	Warszkowo	wisnia (1929)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
46–47	Warszkowo	wisnia (1929), klon (1885)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
47–48	Wrześnica	klon (1885, 1938)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
48–49	Wrześnica	klon (1885, 1938)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
49–50	Wrześnica/Noskowo	klon (1885)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
50–51	Noskowo	klon (1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
51–52	Noskowo	klon (1885, 1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×
52–52,83	Noskowo/granica powiatu sławieńskiego	klon (1885)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi	×

Źródło: AP Szczecin, Urząd Budowy Dróg na Pomorzu (dalej: UBD), sygn. 9, f. 5–15; sygn. 7, f. 3–24.

Tabela 3. Charakterystyka techniczna drogi państwowej nr 159 (Reichstraße Nr. 159) Sławno–Polanów–Bobolice–Barwice–Czaplinek na odcinku granicy powiatu koszalińsko-bobolickiego i sławieńskiego (Kępiny) do Sławna administrowane przez Landesbauamt Schlawe według stanu na 1939 r.

Oznaczenie kilometrażowe	Odcinek	Zadrzewienie (rok przeprowadzenia zadrzewienia)	Prace budowlane, uwagi dotyczące nawierzchni drogi	Rok prze- prowadzo- nych prac
1	2	3	4	5
11,54–12	granica powiatu sławieńskiego/ Kępiny	kasztan (1878), klon (1931)	budowa nawierzchni żwirowej	1938
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939
12–13	Kępiny	kasztan (1878), klon (1931)	budowa nawierzchni żwirowej	1938
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939
13–14	Kępiny	klon (1878)	budowa nawierzchni żwirowej	1938
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939
14–15	Kępiny	klon (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1937
			budowa nawierzchni żwirowej	1938
15–16	Kępiny/Żydowo	klon, lipa (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi gruboziarnistym	1939
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1937
16–17	Żydowo	lipa (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1937
			kostka brukowa	
			naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	1939

cd. tab. 3

1	2	3	4	5
17–18	Żydowo	lipa, klon, jesion (1878)	nawierzchnia żwirowa naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi żwirem gruboziarnistym	×
18–19	Żydowo/Samostrzel	lipa, klon, jesion (1878), następnie brak zadrzewienia	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1937, 1939
19–20	Samostrzel	brak zadrzewienia	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
20–21	Samostrzel/Łokwica	brak zadrzewienia, następnie klon (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
21–22	Łokwica	klon (1878, 1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
22–23	Racibórz Polanowski/Kania	klon (1878, 1930)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
23–24	Kania/Polanów ul. Bobolicka	klon (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
24–25	Polanów ul. Bobolicka	klon, lipa (1878)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1930–1932
25–25,639; koniec kilometrażu	Polanów ul. Bobolicka/skrzyżowanie z ul. Koszalińską i ul. Wolności	lipa (1878)	kostka brukowa	
Zmiana kilometrażu w ciągu drogi państwowej nr 159				
30,026–30	Polanów ul. Wolności	brak zadrzewienia w centrum miasta	kostka bazaltowa	1932
30–29	Polanów ul. Wolności, ul. Jana Pawła II, ul. Sławińska	Brak zadrzewienia, następnie kasztan (1860)	kostka bazaltowa	1931–1932

29–28	Polanów ul. Sławieńska	kasztan (1860), klon (1925)	kostka bazaltowa	1931
28–27	Polanów ul. Sławieńska	klon, lipa (1880), brzoza (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1931–1933
27–26	Polanów ul. Sławieńska	brzoza (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1936
26–25	Polanów ul. Sławieńska	kasztan (1910), klon (1935)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1936
25–24	Polanów ul. Sławieńska	kasztan (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1936
24–23	Polanów ul. Sławieńska	bez nasadzeń (las)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934
23–22	Polanów ul. Sławieńska	klon (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934, 1936
22–21	Polanów ul. Sławieńska (granica Polanowa i Kragu)/Krag	klon (1910), kasztan (1910), brzoza (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934
21–20	Krag	brzoza (1920)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej,	1935
20–19	Krag	klon (1860), wiaz (1920)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej, naprawa na- wierzchni na obszarze zabudowy wsi krag (1939)	1935, 1939
19–18	Krag	klon (1860), kasztan (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934, 1935
18–17	Krag	lipa (1860), klon (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934
17–16	Krag	klon (1880, 1900), wiaz (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	1934

cd. tab. 3

1	2	3	4	5
16-15	Krag	kasztan (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	1934
15-14	Krag/Ostrowiec	klon (1910), kasztan (1910), wiaz (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
14-13	Ostrowiec osada Nowy Żytnik	buk (1890), klon (1890, 1910, 1920), kasztan (1910), wiaz (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
13-12	Ostrowiec	klon (1890), buk (1890), brzoza (1890)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
12-11	Ostrowiec	bez nasadzeń	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
11-10	Ostrowiec	bez nasadzeń	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
10-9	Ostrowiec	bez nasadzeń, następnie klon (1890, 1910), lipa (1920)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej, kostka brukowa na obszarze zabudowy Ostrowca	×
9-8	Ostrowiec	kasztan (1920), wiesnia (1922, 1934), grusza (1922, 1934)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×
8-7	Ostrowiec/Kosierzewo	klon (1910), wiesnia (1922, 1934), grusza (1922, 1934), prze- sadzenie klonów w związku z przebudową linii kolejowej Sławno-Polanów (1934)	naprawcza i uzupełniająca obróbka nawierzchni drogi szutrowej	×

7-6	Kosierzewo	brzoza (1910), kasztan (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
6-5	Kosierzewo/Kwasowo	lipa (1900), wiśnia (1922)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
5-4	Kwasowo	kasztan (1900), lipa (1900), klon (1900)	kostka brukowa na obszarze kwasowa	×
4-3	Kwasowo	lipa (1900)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
3-2	Kwasowo/Sławno ul. Polanowska	lipa (1900), następnie brak zadrzewienia (las), następnie brzoza (1910), klon (1910)	naprawcza i uzupełniająca obróbka na- wierzchni drogi szutrowej	×
2-1	Sławno ul. Polanowska	brzoza (1910), klon (1910), wiaz (1910)	drobna kostka brukowa	×
1-0	Sławno ul. Polanowska, punkt ze- rowy przy skrzyżowaniu z drogą do Koszaliny w pobliżu budynku poczty	klon (1890), następnie brak nasadzeń	drobna i gruba kostka brukowa	×

Źródło: AP Szczecin, UBD, sygn. 9, f. 5-15; sygn. 7, f. 70-94.

stwowych i prowincjonalnych został dostrzeżony na poziomie ogólnokrajowym stosunkowo późno, bo dopiero w lutym 1929 roku. Jednakże stopniowo wprowadzano ograniczenia w nośności dróg przez używające ją pojazdy³⁶. Innym problemem był brak siły roboczej do pracy przy inwestycjach o charakterze modernizacyjnym. Próby wykorzystania osób pozostających bez zatrudnienia nie tylko nie zmieniły sytuacji na regionalnym rynku pracy, ale i nie skutkowały poprawą jakości dróg w powiecie. Brakowało specjalistów inżynierów i siły roboczej³⁷. Kiedy władze centralne w Berlinie uruchomiły środki na budowę i remonty dróg w ramach programów walki z bezrobociem, okazało się, że w tej formule można wykorzystać przyznane prowincji pomorskiej finanse wyłącznie na przeprowadzenie melioracji gruntów. Takie postawienie sprawy wzbudziło ostry sprzeciw Pomorskiego Związku Powiatów³⁸. Krytykowano także wprowadzony w 1925 roku sposób przyznawania funduszy na budowę i remonty dróg w powiatach prowincji pomorskiej, zgodnie z którym brano pod uwagę łączną długość dróg bitych oraz linii kolejowych w powiecie, który to wskaźnik (dostępności komunikacyjnej) obliczano przez podzielenie tej wartości przez powierzchnię powiatu. W ten sposób powstał nieco fałszywy obraz dostępności komunikacyjnej powiatu, szczególnie tego z rozbudowaną siecią kolejową.

W latach 1925–1929 pomoc władz prowincjonalnych w Szczecinie dla całej prowincji pomorskiej wyniosła 4 641 900 RM, z czego na powiaty rejencji koszalińskiej przypadło 2 140 050 RM (zob. Tab. 4). Jeśli przyjąć średnią wartość wskaźnika 0,35 dla rejencji koszalińskiej, mierzoną stosunkiem długości linii kolejowej do sieci drogowej w powiecie, to wskaźnik dla powiatu sławieńskiego (0,35) pokrywał się ze średnim wskaźnikiem w rejencji. Lepszą drogową dostępnością komunikacyjną charakteryzowały się powiaty: kołobrzesko-karliński (0,54), lęborski (0,46), słupski (0,44), drawski (0,39) i bytowski (0,38). Pomoc finansowa oparta na takich przesłankach i kierowana z prowincji do powiatów nie miała charakteru sta-

wała się droga między Kępicami a Polanowem (Wielinem), której nawierzchnia powstawała etapami w 1885 roku, następnie w latach 1890–1896 i 1899–1908; AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 10, Bauprofil: Alt Warschow–Zuckers, Station 12,6 + 11–30,7 + 63 (b.f.); Bauprofil: Pollnow–Rummelsburg, Station 1,5 + 21–25,6 + 66 (b.f.); Bauprofil: Hammermühle–Pollnow, Station 0,0–13,9 + 78 (b.f.).

³⁶ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2040, nota do Ministerstwa Komunikacji w Berlinie z 22 II 1929 roku, f. 32–41 (inserat).

³⁷ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo Ministra Pracy w Berlinie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 25 X 1926 roku, f. 257.

³⁸ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 16, pismo Pomorskiego Związku Powiatów w Kołobrzegu do powiatowych przedstawicieli Pomorskiego Związku Powiatów w rejencji koszalińskiej z 19 II 1927 roku, f. 261.

Tabela 4. Pomoc władz prowincji pomorskiej w Szczecinie powiatom rejencji koszalińskiej w zakresie współfinansowania budowy i naprawy dróg w latach 1925–1929

Powiat	Długość		Stosunek długości linii kolejowych do długości dróg	Wysokość dotacji w RM
	dróg według stanu na październik 1929 r.	linii kolejowych według stanu na październik 1929 r.		
	[km]			
Białogard	429,2	133	0,31	140 750
Bobolice	180,6	57	0,32	122 250
Bytów	174,6	66	0,38	100 500
Drawsko Pomorskie	235,8	91	0,39	278 750
Kołobrzeg–Karlino	321,2	174	0,54	152 000
Koszalin	270,6	76	0,28	62 050
Lębork	320,2	146	0,46	153 500
Miastko	338,5	114	0,34	199 000
Sławno	478,7	168	0,35	279 500
Słupsk	479,5	210	0,44	273 000
Szczecinek	602,9	150	0,25	254 750
Świdwin	187,6	26	0,13	124 000
Razem:	4 019,4	1 411	0,35	2 140 050

Źródło: „Belgarder Zeitung” z 24 X 1929 roku i obliczenia własne.

łego i ulegała zmniejszaniu nie tylko z powodu ogólnej kondycji ekonomicznej państwa pruskiego, lecz również ze względu na skierowanie środków na kosztochłonne inwestycje drogowe i kolejowe. W ten sposób w kwietniu 1932 roku z ogólnej puli 496 000 RM przyznane między innymi powiatowi sławieńskiemu środki na budowę dróg przekierowano na wsparcie budowy przeprawy drogowo-kolejowej łączącej lądową część Pomorza Zachodniego (Stralsund) z wyspą Rugią (w rejonie wsi Altefähr), by następnie przekazać te pieniądze prowincjonalnemu funduszowi melioracyjnemu³⁹. Dodać należy, że administracja drogowa powiatu miała znacznie ograniczone możliwości pozyskiwania funduszy, gdyż należały do nich między innymi: pozyskiwanie opłat za prawo do wykorzystywania (wypasu) terenów zielonych przy drogach, dochody z tytułu najmu budynków pracowników administracji budowlanej, sprzedaż drewnianych elementów konstrukcyjnych po rozebranych mostach, dochody z umów

³⁹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2040, pismo szefa Wydziału Powiatowego w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 16 IV 1932 roku, f. 253–255.

z sąsiednimi powiatami o utrzymanie i remonty części znajdujących się na ich terenie infrastruktury drogowej⁴⁰.

Jeżdżące po drogach powiatu omnibusy i powozy pocztowe od połowy lat 20. ubiegłego wieku były stopniowo wymieniane autobusami, które coraz częściej wykorzystywano w osobowym transporcie publicznym. Autobusy z powodzeniem zastępowały komunikację kolejową podczas jej przebudowy czy prac modernizacyjnych na wybranych odcinkach kolejowych. Autobusy utrwały się jako pojazdy na regularnych liniach na trasie Miastko–Polanów–Bobolice (obsługiwane pojazdem wydzierżawionym od Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Dyrekcji Kolei Wąskotorowej, a organizatorem przewozów była miastecka landratura⁴¹), czy liniach z Koszalina przez Sianów do Darłowa (obsługiwanych przez Poczta Rzeszy). Dodać należy, że nowoczesne (i zarazem cięższe) środki transportu kołowego wpływały na przyspieszenie dekapitalizacji dróg; zjawisko to obserwowano w całej prowincji pomorskiej.

Zakończenie

Na sieć drogową powiatu sławieńskiego składały się projekty oparte na postulatach przede wszystkim lokalnej wielkiej własności ziemskiej, które powstały głównie w XIX wieku. Prywatne interesy tej społeczności znajdowały odzwierciedlenie w planach inwestycyjnych powiatu i były realizowane jako zamierzenie władz powiatowych. Władze państwowe i prowincjonalne interesowały jedynie budowa i utrzymanie linii drogowych o znaczeniu strategicznym dla Niemiec, Prus i prowincji pomorskiej. Powstała w XIX wieku siatka drogowa częściowo umożliwiała uzyskanie sprawnej dostępności drogowej. Osiągnięcie tego efektu zostało przerwane kryzysem powojennym i wstrzymaniem dalszej rozbudowy sieci dróg. Zamierzeniu temu nie sprzyjał specyficzny kształt terytorialny powiatu sławieńskiego, rozciągniętego raczej w linii północ–południe niż wschód–zachód. Powiat do 1939 roku wykazywał brak wewnętrznego, całościowego zintegrowania siecią drogową, gdzie wykształciły się obszary koncentracji w rejonie wybranych ośrodków administracyjnych i gospodarczych ziemi sławieńskiej (Darłowo, Sianów, Sławno, Polanów oraz

⁴⁰ AP Koszalin, RK, sygn. 4003, Voranschlag für die Straßenbauverwaltung des Kreises Schlawe auf das Rechnungsjahr 1919, f. 392–395 (inserirat).

⁴¹ AP Szczecin, PUB Miastko, sygn. 14, pismo Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Dyrekcji Kolei Wąskotorowej w Koszalinie do naczelnika Wydziału Powiatowego w Miastku z 27 II 1929 roku, f. 160.

pomniejszych: Malechowo-Niemica, Postomino, Żydowo), a także ciązące do Koszalina i Słupska miejscowości z pogranicza powiatu uzależnione od obu tych miast gospodarczo czy zależne od nich poprzez funkcjonowanie administracji specjalnej (Reblino i Sianów). Brakowało wewnętrznej spójności sieci drogowej pomiędzy częściami powiatu sławieńskiego (np. rejonem Kościernicy czy Sowna z rejonem Janiewicz i Żukowa), natomiast dostrzegano zgrupowanie sieci drogowej w obrębie kilku-, kilkunastu miejscowości, które w przeszłości stanowiły grupę majątków przynależnych do określonych rodów czy rodzin. Stwierdza się również, że bez względu na zamierzenia władz prowincjonalnych i powiatowych żaden z programów rozbudowy dróg nie został zakończony, a sieć drogowa w powiecie (nawet z uwzględnieniem obecnego kształtu jego granic) wymagała i dziś wymaga uzupełnienia.

Bibliografia

Materiały archiwalne

Archiwum Państwowe w Koszalinie
Rejencja Koszalińska.

Archiwum Państwowe w Szczecinie
Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie.
Powiatowy Urząd Budowlany w Miastku.
Rejencja Szczecińska.

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde
Reichsanstalt für Wasser- und Luftgüte (R 154).

Geheimes Staatsarchiv Preußisches Kulturbesitz Berlin-Dahlem
Ministerium des Innern (Rep. 77).

Źródła drukowane

Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin, 1930.
Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, 1874, 1897.
Verzeichnis der Fernverkehrsstraßen zur Karte der Fernverkehrsstraßen Deutschlands,
hrsg: Reichsamt für Landesaufnahme, Berlin 1930.

Prasa

„Der Verkehr. Zeitschrift der Privateisenbahner, Schnell- und Straßenbahner, Autobus”,
1931.
„Kösliner Neueste Nachrichten”, 1929.
„Pommersche Tagespost”, 1929.
„Schlawer Kreisblatt”, 1926.
„Schlawer Zeitung”, 1923.

- „Verkehrstechnik. Organ des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V., des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins und des Deutschen Straßenbahnverbandes“, 1928, 1929.
- „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, 1925.

Opracowania

- FRITZEN C. 1931. Sind die Schienenbahn überlebt?, [w:] *Verkehrsmittel untereinander. Ihre Aufgaben im Rahmen einer gesunden Verkehrspolitik*, O. Blum, H. Baumann (Hrsg.), Berlin: Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, 7–19.
- HIRSCH J. 1929. *Finanzierungsprobleme des Deutschen Strassenbaues, Die Strasse der Zukunft*, Berlin: Sonderausgabe des Berliner Börsen-Courier.
- LINDMAJER J. 1994. Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej 1806–1918, [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Słupsk: UM Sławno, WSP Słupsk, 193–256.
- LOHSE H. 1931. Maßnahmen zur Gesundung der Verkehrswirtschaft, [w:] *Verkehrsmittel untereinander. Ihre Aufgaben im Rahmen einer gesunden Verkehrspolitik*, O. Blum, H. Baumann (Hrsg.), Berlin: Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, 21–42.
- MARSCHALL E.A. 1971. *Bundesfernstraßengesetz*, Berlin–Bonn–München: Carl-Heyman's Verlag.
- MÜLLER K.A. 1928. Schienenbahnen und Kraftwagen im Rahmen des Gesamtverkehrs, *Verkehrstechnik. Zentrallblatt für den gesamten Landverkehr und Strassenbau. Organ des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen e. V. Organ des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahn-Vereins* 45–47 [Sonderausdruck].
- OSTHOFF G. 1882. *Der Strassen- und Wegebau in seinem ganzen Umfange. Unter besonderer Berücksichtigung des Erdbaues, der Land- und Stadtstrassen und der Pferdebahnen. Mit ausführlichen Angaben über Preise und Kosten. Ein Handbuch in kurze und leicht fasslicher Darstellung für Ingenieure, Bauaufseher und Studierende der technischen Hochschulen und Baugewerbeschulen*, Leipzig: Karl Scholtze.
- VOLLACK M. 1986. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*. Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Hussum: Druck und Verlagsgesellschaft, 261–273.

ANEKS

Wykaz dróg w powiecie sławieńskim według klasyfikacji i ciągów drogowych w 1939 roku

A. Drogi krajowe i prowincjonalne

1. KOSZALIN–SIANÓW–SŁAWNO–SŁUPSK–ŁĘBORK [fragment drogi Berlin–Szczecin–Gdańsk–Królewiec]

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: ustawa z 20 lipca 1887 roku, zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: zarządzenie Landrata w Koszalinie z 18 sierpnia 1877 roku, zarządzenie Landrata w Sławnie z 26 lipca i 18 sierpnia 1877 roku, uchwała Kreistagu w Słupsku z 30 maja 1877 roku, zarządzenie Landrata w Łęborku z 18 września i 3 października 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sianów, Malechowo, Sławno, Słupsk, Łębork.

Całkowita długość drogi: 136 823 m, w tym: w powiecie miejskim Koszalin: 7 587 m, w powiecie koszalińskim: 663 m, w powiecie sławieńskim: 47 465, w powiecie słupskim: 47 101 m, w powiecie miejskim Słupsk: 8100 m, w powiecie łęborskim: 25 908 m.

Lata budowy: 1836–1839.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 10,00 m, szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 11,00 m, szerokość drogi w powiecie słupskim: 8,00 m, szerokość drogi w powiecie łęborskim: 10,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo asfaltowa, brukowana (Koszalin, Sianów, Malechowo, Sławno, Sycevice, Słupsk, Łębork).

Mapy: Messtischblatt (dalej: Mbl.) 269 (1471) Schurow; Mbl. 270 (1472) Lauenburg i. Pom.; Mbl. 271 (1473) Roslasin; Mbl. 272 (1474) Lusin; Mbl. 319 (1566) Peest; Mbl. 320 (1567) Zitzewitz; Mbl. 321 (1568) Stolp; Mbl. 322 (1569) Sageritz; Mbl. 323 (1570) Lupow; Mbl. 324 (1571) Mickrow; Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 448 (1763) Zanow; Mbl. 449 (1764) Damerow; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 525 (1863) Köslin.

2. KOSZALIN–POLANÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landratury w Koszalinie i Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Rokosowo, Szczegli-no, Mokre, Jacinki.

Całkowita długość drogi: 36 059 m, w tym: w powiecie miejskim Koszalin: 4 965 m, w powiecie koszalińskim: 11 996 m, w powiecie sławieńskim: 19 098 m.

Lata budowy: 1860–1863.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 9,50 m, szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Koszalin, Rokosowo, Szczegli-no, Mokre, Jacinki, Polanów).

Mapy: Mbl. 525 (1863) Köslin; Mbl. 526 (1864) Kösternitz; Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 528 (1866).

3. SIANÓW-SKIBNO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowin-cji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landratury w Koszalinie i Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Całkowita długość drogi: 2365 m, w tym: w powiecie koszalińskim: 1002 m, w powiecie sławieńskim: 1363 m.

Lata budowy: 1872–1874.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 9,50 m, szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sianów, Skibno).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow.

4. KARWICE-DARŁOWO-DARŁÓWKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowin-cji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Darłowo.

Całkowita długość drogi: 18 284 m.

Rok budowy: 1837.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Karwice, Darłowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

5. WARSZKOWO–SUCHORZE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Miastku z 22 listopada 1876 roku, umowa Landratury w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1877 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Korzybie, Barcino.

Całkowita długość drogi: 30 763 m, w tym: w powiecie sławieńskim: 12 611 m, w powiecie miasteckim: 18 152 m.

Lata budowy: w powiecie miasteckim: 1872–1875; w powiecie sławieńskim: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,50 m, w powiecie miasteckim: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Warszkowo, Korzybie, Barcino).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 381 (1667) Kulsow; Mbl. 451 (1766) Wussow; Mbl. 453 (1768) Zuckers.

6. BOBOLICE–POLANÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: ustawa z 20 czerwca 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: umowa Landrata w Bobolicach z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 10 listopada/15 listopada 1877 roku; umowa Landrata w Sławnie z Wydziałem Prowincjonalnym w Szczecinie z 2 listopada 1877 roku/23 lutego 1878 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Drzewiany, Żydowo.

Całkowita długość drogi: 25 639 m, w tym: w powiecie koszalińskim: 11 539 m, w powiecie sławieńskim: 14 100 m.

Lata budowy: 1872–1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi w powiecie koszalińskim: 8,79 m, maksymalna szerokość drogi w powiecie sławieńskim: 9,50 m nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Bobolice, Drzewiany, Żydowo).

Mapy: Mbl. 528 (1866) Pollnow; Mbl. 611 (1966) Sydow; Mbl. 696 (2065) Bublit; Mbl. 697 (2066) Groß Karzenburg.

B. Drogi powiatowe i lokalne

1. SŁAWNO–KANIN–JAROSŁAWIEC

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 19 maja 1875 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Stary Kraków, Kanin, Łącko, Jezierzany.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 26 662 m.

Lata budowy: 1877, 1898–1899.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: odcinek Sławno–Kanin: 9,00 m, odcinek Kanin–Jarosławiec: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Stary Kraków, Kanin, Łącko, Jezierzany, Jarosławiec).

Mapy: Mbl. 263 (1465) Lanzig; Mbl. 318 (1565) Grunenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 380 (1666) Schlawe.

2. SŁAWNO–DARŁOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 sierpnia 1896 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 29 marca 1884 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Stary Jarosław, Krupy.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 16 417 m.

Lata budowy: 1836–1873; 1891–1894.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Stary Jarosław, Krupy, Darłowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 318 (1565) Grunenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

3. DARŁOWO–USTKA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 18 czerwca 1852 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Zakrzewo, Kopnica, Sulimice, Karsino, Masłowice, Ronino, Chudaczewo, Pieńkowo, Postomino.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 24 980 m.

Lata budowy: [1859], 1866.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Darłowo, Zakrzewo, Kopnica, Sulimice, Karsino, Masłowice, Ronino, Chudaczewo, Pieńkowo, Postomino).

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske; Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 318 (1565) Grunenhagen; Mbl. 319 (1566) Peest.

4. CISOWO–KOPAN

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 23 września 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3000 m.

Rok budowy: 1908.

Klasyfikacja wojskowa drogi: A.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Cisowo, Kopań).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

5. PALCZEWICE–DROZDOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 marca 1908 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2242 m.

Rok budowy: 1906.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Palczewice, Drozdowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 318 (1565) Grupenhagen.

6. ZŁAKOWO–KORLINO–DROZDOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 marca 1908 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Królewo, Korlino, Nacmierz, Rusinowo, Barzowice.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 21 269 m.

Rok budowy: 1906.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Złakowo, Królewo, Korlino, Nacmierz, Rusinowo, Barzowice, Drozdowo).

Mapy: Mbl. 263 (1465) Lanzig; Mbl. 264 (1466) Saleske; Mbl. 318 (1565) Grupenhagen.

7. SŁAWNO–POSTOMINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 7 sierpnia 1899 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sławsko, Staniewice, Tyń.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 15 502 m.

Rok budowy: 1896.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Sławsko, Staniewice, Tyń, Postomino).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest; Mbl. 380 (1666) Schlawe.

8. POSTOMINO-GÓRSKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 marca 1908 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 23 kwietnia 1894 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Marszewo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 4915 m.

Rok budowy: 1905.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Postomino, Marszewo, Górsko).

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske.

9. TYŃ-DWORZEC KOLEJOWY W SYCEWICACH

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 7 sierpnia 1899 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Pieszcz, Pałowo, Pałówek.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 8474 m.

Rok budowy: 1898.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Tyń, Pieszcz, Pałowo, Pałówek).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest.

10. REBLINO-ZĘBOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 6 kwietnia 1900 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1825 m.

Rok budowy: 1898.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Reblino, Zębowo).

Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz.

11. DWORZEC KOLEJOWY W SYCEWICACH-DOBRZĘCINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 6 kwietnia 1900 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 355 m.

Rok budowy: 1902.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa.

Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz.

12. WRZĄCA-REBLINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 czerwca 1911 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 21 lipca i 20 września 1911 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Runowo Sławieńskie, Słonowice.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9924 m.

Lata budowy: 1912–1916.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Reblino, Runowo Sławieńskie, Słonowice, Wrząca).

Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz; Mbl. 381 (1667) Kulsow.

13. SŁONOWICE-DWORZEC KOLEJOWY W SŁONOWICACH

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 czerwca 1911 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1414 m.

Lata budowy: 1912–1913.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia brukowana (Słonowice).

Mapy: Mbl. 381 (1667) Kulsow.

14. TYCHOWO–SŁONOWICE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 listopada 1915 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Kczewo, Bzowo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 8270 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 2880 m).

Lata budowy: 1912–1913.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Słonowice, Kczewo, Bzowo, Tychowo).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 381 (1667) Kulsow.

15. ŁĄCZNICA DRÓG POWIATOWYCH W SŁAWNIE

[ul. Łączna]

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenia Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 6 listopada 1915 roku i 31 stycznia 1919 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 29 marca 1916 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 250 m.

Rok budowy: 1913.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,50 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe.

16. POMIŁOWO–ŻUKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 19 lipca 1907 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Gwiazdowo, Brzeście.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9914 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 9767 m).

Lata budowy: 1908–1909.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Pomiłowo, Gwiazdowo, Brzeście, Żukowo).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 451 (1766) Wussow.

17. SŁAWNO–OSTROWIEC

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenia Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku i 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Kwasowo, Kosierzewo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9175 m.

Lata budowy: 1850–1859.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 10,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno, Kwasowo, Kosierzewo, Ostrowiec).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe; Mbl. 451 (1766) Wussow.

18. KARWICE–POLANÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Smardzewo, Ostrowiec, Krag.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 28 777 m.

Lata budowy: 1854–1857.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Karwice, Smardzewo, Ostrowiec, Krag, Polanów).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 450 (1765) Zirchow; 451 (1766) Wussow; 528 (1866) Pollnow.

19. CHOMIEC–DRETYŃ

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2960 m.

Rok budowy: 1856.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Chomiec).

Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

20. WIELIN-CHORÓWKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 13 listopada 1905 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 29 sierpnia 1901 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 5194 m.

Rok budowy: 1903.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Wielin).

Mapy: Mbl. 528 (1866) Pollnow.

21. POLANÓW-MIASTKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 21 września 1863 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1521 m.

Rok budowy: 1862.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Polanów).

Mapy: Mbl. 528 (1866) Pollnow.

22. BOBROWICE-JACINKI

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 stycznia 1893 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 8 listopada 1886 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Smardzewo, Żegocino, Świecianowo, Lejkowo, Borkowo, Laski, Domachowo, Bukowo, Świerczyna.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 25 939 m.

Rok budowy: 1890.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Bobrowice, Smardzewo, Żegocino, Święcianowo, Lejkowo, Borkowo, Laski, Domachowo, Bukowo, Świerczyna, Jacinki).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 527 (1865) Alt Zowen.

23. SOWNO-KRĄG

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 6 kwietnia 1905 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Laski, Bożenice, Komorowo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 13 007 m.

Rok budowy: 1907.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sowno, Laski, Bożenice, Komorowo).

Mapy: Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 451 (1766) Wussow.

24. SIANÓW-SOWNO-NADBÓR

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Przytok, Ratajki, Sowno, Krytno.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 22 651 m.

Lata budowy: 1878–1880.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sianów, Przytok, Ratajki, Sowno, Krytno).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow; Mbl. 449 (1764) Damerow; Mbl. 450 (1765) Zirchow; Mbl. 527 (1865) Alt Zowen.

25. SIANÓW-WĘGORZEWO KOSZALIŃSKIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 15 lutego 1924 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu koszalińskiego): 3668 m.

Rok budowy: 1928.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sianów).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow, Mbl. 449 (1764) Kösternitz.

26. DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE–SIECIEMIN

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Dąbrowa.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 7799 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Dąbrowa, Sieciemin).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 449 (1764) Damerow.

27. DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE–NIEMICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Grabowo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 4920 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Dąbrowa, Sieciemin).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 449 (1764) Damerow.

28. NIEMICA–KUSICE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2894 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Niemica, Kusice).

Mapy: Mbl. 449 (1764) Damerow.

29. LEJKOWO–NIEMICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: obwieszczenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 4 stycznia 1893 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 13 listopada 1889 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sulechówko, Sulechowo, Bartolino.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 7432 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 7467 m).

Rok budowy: 1890.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Lejkowo, Sulechówko, Sulechowo, Bartolino, Niemica).

Mapy: Mbl. 449 (1764) Damerow; 450 (1765) Zirchow.

30. MALECHOWO–ŻEGOCINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 30 lipca 1914 roku i 20 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Paproty.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 6246 m.

Lata budowy: 1919–1924.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Malechowo, Paproty, Żegocino).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz; 450 (1765) Zirchow.

31. JEŻYCE–MALECHOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 30 lipca 1914 roku i 20 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Jeżyczki, Przystawy, Górzycza.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 9300 m.

Lata budowy: 1919–1923.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Jeżyce, Jeżyczki, Przystawy, Górzycza, Malechowo).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

32. PRYZYSTAWY–DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 30 lipca 1914 roku i 20 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2400 m.

Lata budowy: 1919–1923.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Przystawy, Wiekowo).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

33. DWORZEC KOLEOWY W SKIBNIE–RUSKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 19 grudnia 1887 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 22 czerwca 1881 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Wierciszewo, Bielkowo, Dobiesław, Jeżyczki, Jeżyce, Porzecze.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 20 995 m.

Lata budowy: 1883–1884.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Skibno, Wierciszewo, Bielkowo, Dobiesław, Jeżyczki, Jeżyce, Porzecze, Rusko).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 377 (1663) Beelkow; Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 448 (1763) Zanow.

34. POLANÓW–ROSOCHA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 15 listopada 1927 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Gilewo.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 6560 m.

Lata budowy: 1874, 1886, 1928.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Polanów, Gilewo, Rosocha).

Mapy: Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 528 (1866) Pollnow; Mbl. 610 (1965) Kurow.

35. WIERCISZEWO-IWIĘCINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2687 m.

Lata budowy: 1924–1925.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Wierciszewo, Iwięcino).

Mapy: Mbl. 448 (1763) Zanow.

36. BOLESZEWO-SŁOWINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 26 marca 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Graniczak.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 7969 m.

Lata budowy: brak danych.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Boleszewo, Graniczak, Słowino).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz.

37. ŁANY-RZYSZCZEWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 21 marca 1901 roku i 26 marca 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1777 m.

Lata budowy: 1901–1904.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Łany).

Mapy: Mbl. 379 (1665) Karwitz.

38. NOWY JAROSŁAW–STARY JAROSŁAW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1913 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 20 sierpnia 1906 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Nowy Jarosław, Stary Jarosław.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2735 m, w tym w ciągu drogi Sławno–Darłowo.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Nowy Jarosław, Stary Jarosław).

Mapy: Mbl. 318 (1565) Grunehagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

39. SIŃCZYCA–KRUPY

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1913 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 30 sierpnia 1906 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Sińczyca.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2138 m.

Lata budowy: 1911–1912.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sińczyca, Krupy).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

40. MOST ZWODZONY W DARŁÓWKU–PLAŻA MORSKA W DARŁÓWKU

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 12 października 1910 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 26 marca 1904 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 712 m.

Rok budowy: 1898.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 5,30 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

41. STANIEWICE–WILKOWICE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 3 września 1918 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 3 lipca 1914 roku i 25 sierpnia 1914 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2280 m.

Lata budowy: 1915–1917.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Staniewice, Wilkowie).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest.

42. NOSKOWO–WRZEŚNICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 3 września 1918 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 29 marca 1912 roku i 8 maja 1912 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2280 m (ewidencyjna korekta długości drogi w 1927 roku: 2843 m).

Lata budowy: 1913–1915.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Noskowo, Wrześnica).

Mapy: Mbl. 319 (1566) Peest; Mbl. 380 (1666) Schlawe.

43. RĄBICE–ZALESIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 24 października 1909 rok

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1822 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Rąbice, Zalesie).

Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

44. DOBIEŚLAW-WIEKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 września 1912 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 24 września 1909 roku i 14 marca 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2390 m.

Lata budowy: 1910–1911.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Dobiesław, Wiekowo).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

45. JEŻYCE-NOWY KRAKÓW

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1913 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwały Kreistagu w Sławnie z 20 października 1905 roku i 7 listopada 1910 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3205 m.

Lata budowy: 1911–1912.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Jeżyce, Nowy Kraków).

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

46. UL. ARMII KRAJOWEJ W SŁAWNIE-DWORZEC KOLEJOWY W SŁAWNIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 30 grudnia 1903 roku, budowa realizowana ze środków gminy miejskiej w Sławnie.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1510 m.

Lata budowy: 1911–1912.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 9,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Sławno).

Mapy: Mbl. 380 (1666) Schlawe.

47. NOWE ŁĄCKO–ŁĄCKO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3219 m.

Lata budowy: 1898–1899.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Nowe Łącko, Łącko).

Mapy: Mbl. 163 (1465) Lanzig.

48. DARŁOWO–BIELKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: zarządzenie Nadprezydenta Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 3 lutego 1930 roku.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała Kreistagu w Sławnie z 1926 roku.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: Żukowo Morskie, Bobolin, Dąbki, Bukowo Morskie, Głęźnowo, Głęźnówko.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 16 455 m.

Lata budowy: 1926–1928.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana (Darłowo, Żukowo Morskie, Bobolin, Dąbki, Bukowo Morskie, Głęźnowo, Głęźnówko, Bielkowo).

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde; Mbl. 377 (1663) Beelkow; Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

49. DROGA W PALCZEWICACH

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 153 m.

Lata budowy: brak danych.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 4,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 317 (1564) Rügenwalde.

50. DROGA W GÓRSKU

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 612 m.

Rok budowy: 1905.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 8,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske.

51. DROGA W ZŁAKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 791 m.

Rok budowy: 1905.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 3,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 264 (1466) Saleske.

52. WIEKOWO-DWORZEC KOLEJOWY W WIEKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1761 m.

Rok budowy: 1897.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen.

53. REDEĆCIN-ZĘBOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: własność administracji majątku w Redęcinie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1100 m.
Lata budowy: 1910–1911.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 320 (1567) Zitzewitz.

54. BZOWO–ŚCIEGNICA

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.
Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: zarządzenie landrata w Sławnie z 3 kwietnia 1912 roku, 26 i 30 września 1913 roku budowa ze środków administracji majątków w Bzowie, Ściegnicy i Vossberg (obecnie bez polskiej nazwy).
Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 3535 m.
Lata budowy: 1912–1913.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,50 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 381 (1667) Kulsow.

55. JANIEWICE–ŻUKOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.
Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: budowa prowadzona ze środków administracji majątków w Janiewiczach, Żukowie, gmin wiejskich w Janiewiczach i Żukowie.
Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2250 m.
Lata budowy: 1910–1911.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,00 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

56. JANIEWICE–CHOMIEC

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: budowa ze środków administracji majątku w Żukowie.
Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: brak danych.
Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.
Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 4000 m.
Lata budowy: 1904–1910.
Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 3,00 m; nawierzchnia brukowana.
Mapy: Mbl. 451 (1766) Wussow.

57. POLANÓW–POLANÓW CEGIELNIA [ul. Zacisze]

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy miejskiej w Polanowie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1517 m.

Lata budowy: 1905–1906.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,50 m; nawierzchnia szutrowa, częściowo brukowana.

Mapy: Mbl. 527 (1865) Alt Zowen; Mbl. 258 (1865) Pollnow.

58. WIETRZNO–CHOCIMINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: własność administracji majątku w Wietrznie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1900 m.

Rok budowy: 1914.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 3,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow; Mbl. 611 (1966) Sydow.

59. DWORZEC KOLEJOWY W CHOCIMINIE–WIETRZNO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Wietrznie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2740 m.

Rok budowy: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,20 m; nawierzchnia brukowana

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow; Mbl. 611 (1966) Sydow.

60. CHOCIMINO–ŻYDOWO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Chocimlinie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1265 m.

Rok budowy: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,20 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow; Mbl. 611 (1966) Sydow.

61. CYBULINKO–CHOCIMINO

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Chocimlinie.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 1300 m.

Rok budowy: 1875.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 7,20 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 610 (1965) Kurow.

62. GOŁOGÓRA–DWORZEC KOLEJOWY W GOŁOGÓRZE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała administracji majątku w Gołogórze.

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2400 m.

Lata budowy: 1918–1920.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 6,20 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 611 (1966) Sydow; Mbl. 697 (2066) Groß Karzenburg.

63. SŁOWINO–GRANICA Z LASEM W STARYM KRAKOWIE

Podstawa prawna klasyfikacji drogi: brak danych.

Podstawa prawna wskazująca podmiot odpowiedzialny za budowę i utrzymanie drogi: uchwała gminy wiejskiej w Słownie

Ważniejsze miejscowości, przez które przebiega droga: brak danych.

Długość drogi (w granicach powiatu sławieńskiego): 2150 m.

Lata budowy: brak danych.

Dane techniczne: maksymalna szerokość drogi: 4,00 m; nawierzchnia brukowana.

Mapy: Mbl. 378 (1664) Altenhagen; Mbl. 379 (1665) Karwitz.

Opracowano na podstawie: Archiwum Państwowe w Koszalinie, Rejencja Koszalińska (sygn. 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2280, 2295, 2300, 2303, 2426, 2427, 2430, 2433, 2687, 3910, 3977, 3978, 4003, 4019, 4059, 4334, 12112); Archiwum Państwowe w Szczecinie, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (sygn. 2019), Wydział Powiatowy w Lęborku (sygn. 299), Zarząd Dróg na Pomorzu (sygn. 7).

Mestischblätter 1:25 000.

Reg. Bez. Köslin. Verzeichnis der Straßen am Ende des Jahres 1925, Köslin 1925.
Regierungsbezirk Köslin. Nachtrag für 1927 zum Verzeichnis der Straßen am Ende des
Jahres 1925, Köslin 1928.

Ausgewählte Probleme des Kreises Schlawe, Zeitraum XIX u. XX Jh. bis 1939

Zusammenfassung

Der Artikel umfasst die Problematik des Straßenbaus im 19. und 20. Jh. (bis 1945), das heißt Konkret mit Erhalten und Nutzung der Straßen im Kreis Schlawe. Der Autor bespricht vor allem grundlegende Probleme, die mit Bau, Ausbau und Modernisierung des Kreisstraßen Netzers verbunden sind. Gleichzeitig zeigt er Probleme der Realisierung von Plänen, die mit der Entwicklung, Verkehr und Transport im Kreis Schlawe, dem Kösliner Regierungsbezirk und der Provinz Pommern verbunden sich. Der Artikel wurde mit der Übersieht der Kreisstraßen bereichert, getrennt: des Staates, der Provinz und des Kreises, auch die von Gutsbesitzern privat finanzierten. Der Autor weist auf die Schwierigkeiten hin, die in den 20. und 30. Jahren des 20. Jh. entstanden, verbunden mit der verspäteten Realisierung des Ausbauprogrammes. Weniger wichtig waren die ökonomischen Schwierigkeiten des Kreises und Provinz, die aber oft das Aufgeben der Investition des Strassenausbau störten. Jedoch waren auch die finanziellen und organisationalen Möglichkeiten verschiedener staatlicher und provinzieller Institutionen daran beteiligt. Im Artikel werden technische Fragen behandelt. z.B. der Erhalt der wichtigsten Strassen des Kreises, wie die Chausseen Rügenwalde über Schlawe nach Pollnow und weiter in Richtung Bublitz, von Zanow nach Zitzewitz (ein Teil der Straße Berlin–Stettin–Danzig–Königsberg), von Köslin/Mocker und Kösternitz nach Pollnow (ein Teil des Strasse von Köslin nach Bütow).

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

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

* * *

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

ISBN: 978-83-971211-3-3

