

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XVI

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2025

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

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2025

© Copyright by Authors

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

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*

Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

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

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

ISBN 978-83-971211-3-3

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

Spis treści

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

Uwagi do dziejów kolejnictwa na terenie ziemi sławieńskiej do końca wojny 1914–1918

JÓZEF LINDMAJER (SŁUPSK)

Pierwsza kolej żelazna w Prusach, dla ruchu osobowego i towarowego, połączyła Berlin z Poczdamem. Została przekazana do użytkowania 29 października 1838 roku, czyli prawie trzy lata po otwarciu najwcześniejszej w Niemczech trasy kolejowej Norymberga–Fürth (w Bawarii) liczącej 30 km (Engelmann 1984: 282; Vollack 1986: 265)¹. W Prusach długość ogólna szlaków kolei żelaznych wzrosła z 861 km w roku 1844 do 2363 km w 1848 roku (Engelmann 1984: 322). W statystyce z 1844 roku należy uwzględnić najszybciej wybudowaną, priorytetową linię kolejową w prowincji pomorskiej łączącą Berlin ze Szczecinem. Istotną rolę inicjatywną przy kształtowaniu projektu i konstruowaniu połączenia kolejowego na tej trasie, łączącej stolicę państwa pruskiego i prowincji pomorskiej (Szczecin z liczbą ludności bliską 40 tys.), trzeba zapisać przede wszystkim na konto naczelnego burmistrza Szczecina – Maschkego. To pod jego przewodnictwem 1 marca 1836 roku odbyło się zebranie komitetu założycielskiego kolei berlińsko-szczecińskiej (Berlin-Stettiner Eisenbahn Komitee)².

Aktywna i przedsiębiorcza część junkierstwa pomorskiego poparła ideę budowy linii kolejowej, ale nie tylko ludzie interesu z tej klasy społeczno-własnościowej. W latach 1836–1840 zarząd Pomorskiego Towarzystwa Ekonomicznego udzielał prawnego i propagandowego poparcia wspomnianemu komitetowi założycielskiemu. Bez wątpienia inspiracja budowy pierwszej na pruskim Pomorzu linii kolejowej zrodziła się w kręgach szczecińskiego

¹ W 1837 roku przystąpiono do budowy kolei z Lipska do Drezna, a w cesarstwie austriackim tzw. kolei północnej z Wiednia do Krakowa.

² Data szczegółowa według Vollack (1986: 265). Dix (1901: 7) za czas utworzenia tego komitetu podał tylko 1835 rok.

kupiectwa, którego przedstawiciele dominowali wśród inicjatorów zawiązujących spółkę kolei berlińsko-szczecińskiej (Stępiński 1989: 329–330).

W dniach 13–15 czerwca 1840 roku, z udziałem nadburmistrza, doszło do walnego zgromadzenia akcjonariuszy budowy kolei żelaznej z Berlina do Szczecina. Pieczę nad tym procesem powierzono naczelnemu inspektorowi budownictwa – Neuhausowi. Już 3 sierpnia tegoż roku zapoczątkowano prace ziemne (Spatenstich) przygotowujące plac pod fragment rozjazdu i podtorze (Bahnkörper) w Eberswalde, mieście odległym wtedy o około 50 km na północny wschód od Berlina³.

Statut spółki akcyjnej budującej kolej Berlin–Szczecin został zatwierdzony podpisem i przyznaniem koncesji przez króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV (władcy od 7 czerwca 1840 roku) (Ihnatowicz, Biernat 2003: 545). W statucie znalazł się zapis gwarantujący czteroprocentowej wysokości odsetki dla akcjonariuszy, wypłacane jeszcze przez sześć lat po zakończeniu i otwarciu kolei Berlin–Szczecin. Takie warunki potwierdził w swojej uchwale stanowy sejm komunalny Starego Pomorza (altpommerschen Landstände)⁴. Dodajmy, że w 1839 roku to ciało samorządowo-gospodarcze (dla Alt-Pommern) udzieliło (ponownie?) gwarancji finansowego zysku rzeczywistym udziałowcom tego przedsięwzięcia kolejowego. Już wcześniej zwróciło się, skutecznie, do monarchy o koncesjonowanie berlińsko-szczecińskiej spółki budowlanej (Stępiński 1989: 330). Ponadto Pomorskie Towarzystwo Ekonomiczne uzasadniało celowość wsparcia tej spółki dobrem rozwoju rolnictwa, ale i przemysłu. Wysiłki wielkich pomorskich (zwłaszcza szlacheckich) właścicieli ziemskich, przede wszystkim z terenów zaodrzańskich (zachodnich) prowincji, to najstarsze w Prusach przejawy poparcia nie tylko interesów tej klasy, lecz także kolejowych przedsięwzięć wielkiej (umacniającej się) berlińsko-szczecińskiej burżuazji kupiecko-przemysłowej (Stępiński 1989: 330).

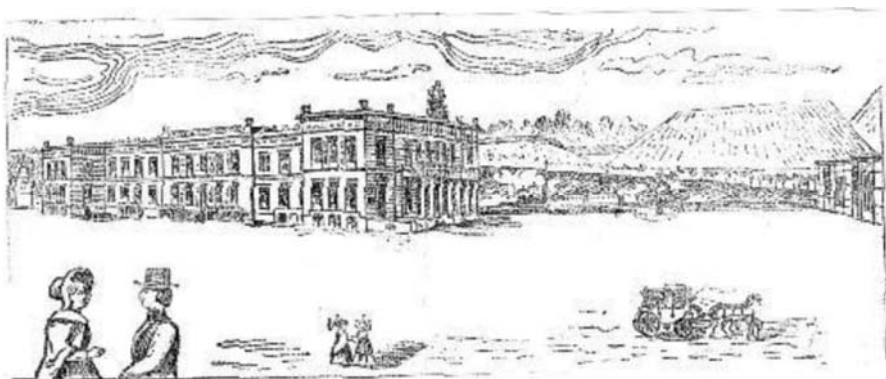
Pierwszy odcinek budowanej trasy kolejowej (o długości 6 mil = 45 km)⁵ prowadził z Eberswalde do Berlina. Został ukończony 31 lipca 1842 roku, a 16 listopada tegoż roku kolej doprowadzono do Angermünde. Koszty ogólne (całościowe, wstępne) linii kolejowej Berlin–Szczecin wyniosły 4 280 000 tal. Jej uroczyste otwarcie nastąpiło 15 sierpnia 1843 roku w Szczecinie, gdzie gotowy był nowy dworzec (Ryc. 1). Uczestniczył w nim król pruski Fryderyk Wilhelm IV. Przyjechał on wówczas do Szczecina pierwszym, odpowiednio ustrojonym, pociągiem z Berlina (Lindmajer 1998: 113, przyp. 11)⁶.

³ „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).

⁴ „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).

⁵ Mila pruska (1817–1872) liczyła 7532,5 m (Ihnatowicz, Biernat 2003: 41, tab. 12).

⁶ „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).



Ryc. 1. Pierwszy szczeciński dworzec kolejowy w 1843 r. (źródło: „Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905, Nr 267)

Berlińsko-Szczecińskie Towarzystwo Kolejowe (Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft; BSEG) w 1845 roku podjęło się kontynuacji budowy kolei i doprowadzenia torów dalej na wschód, w pierwszej kolejności do Stargardu. Największą przeszkodą były szerokie, zabagnione doliny Odry i Regalicy. Już w 1846 roku przerzucono przez koryta tych rzek pierwsze mosty (drewniane), a linia kolejowa dotarła w tymże roku ze Szczecina do Stargardu. Od Stargardu nad Iną została poprowadzona w kierunku południowo-wschodnim do Poznania, a ukończona w 1848 roku (Vollack 1986: 265).

W latach 1853–1856 trwały przygotowania planów budowy kolei żelaznej na trasie ze Stargardu na wschód do Koszalina. BSEG podjęło ostateczną i wiążącą uchwałę w tej sprawie 28 lutego 1856 roku. Dokładnie w połowie maja tegoż roku, w zawartej umowie wykonawczej przy współudziale państwa, zagwarantowano BSEG 3,5-procentową wysokość zysku od zainwestowanego kapitału, z klauzulą jego podniesienia o pół procenta w przypadku zachowania wkładu przy budowie dalszego dłuższego (docelowego) odcinka tej kolei z Koszalina do Gdańska. Wspomniane towarzystwo akcyjne (BSEG) otrzymało koncesję na budowę Hinterpommersche Bahn 18 sierpnia 1856 roku, a do zasadniczych prac budowlano-ziemnych przystąpiono po upływie 7–8 miesięcy – w marcu 1857 roku (Vollack 1986: 270). Znaczny odcinek kolei północnopomorskiej, prowadzący ze Stargardu do Koszalina przez wieś Runowo (gdzie przewidziano odprowadzenie bocznej linii Drawsko–Złocieniec–Szczecinek) i dalej przez Łobez–Świdwin–Białogard z odgałęzieniem Białogard–Kołobrzeg, został zwieńczony oficjalnym otwarciem 1 czerwca 1859 roku⁷. Wprost do na-

⁷ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APSz.), Zespół: Naczelne Prezydium Provincji Pomorskiej (dalej: NPPP), Nr 2074 (Karte der Ostbahn); Amts-Blatt der Königli-

brzeża portu kołobrzesckiego kolej dotarła dopiero w 1865 roku (Stępiński 1989: 331; Włodarczyk 1987: 91).

W latach 40. i 50. XIX wieku w Prusach wyraźnie zaznaczyła się pierwsza ofensywa w budownictwie kolejowym, co już wykazano choćby na przykładzie okresu 1844–1848 (por. wyżej), w tym na terenach wschodnich ówczesnych Prus. Zaangażowani w takowe budownictwo komunikacyjne byli głównie dysponenti prywatnych zasobów finansowych (powstających spółek akcyjnych, jak BSEG), asekurowane niejednokrotnie także przez centralne struktury państwowe czy to ze względów politycznych, czy też wojskowo-strategicznych, jak i przede wszystkim z ważnych motywów gospodarczych, również prestiżowych, Prus – największego, szybko się rozwijającego państwa Związku Niemieckiego.

Uwzględniając te motywy, można chociażby starać się zrozumieć, dlaczego inwestycje kolejowe w Prusach po przekroczeniu Odry objęły trasy biegnące z Berlina przez tereny lepiej zurbanizowane, o korzystniejszym, perspektywicznym rozwoju zwłaszcza pozarolniczych dziedzin życia gospodarczego. Liczyła się także istotna możliwość szybszej integracji ekonomicznej ziem zagarniętych (swego czasu) w rozbiorach przez Prusy kosztem Polski (głównie Wielkopolski, Pomorza Gdańskiego) z obszarem dawnych Prus Książęcych (Prus Wschodnich z Królewcem).

W 1845 roku rozpoczęła się budowa mostów przez Wisłę koło Tczewa oraz przez Nogat w Malborku. Oba mosty – drogowy i kolejowy – stawiane przed wjazdem do Tczewa od zachodu, zostały otwarte w końcu 1857 roku. Wcześniej, bo od 1852 roku, czynna była kolej z Malborka do Królewca (Dix 1901: 6). Zaistniała też łączność oraz powiązania komunikacyjne pierwszego odcinka budowanej po 1843 roku kolei ze Szczecina w kierunku wschodnim, już przez wschodnie tereny pozaodrzańskie. Zapadła decyzja o kontynuowaniu prac budowlanych przy tej kolei w stronę Stargardu, a postawienie pierwszych mostów przez Odrę i Regalicę urealniło te projekty. Do Stargardu kolej dotarła w 1846 roku, dwa lata później do Poznania (por. wyżej). Stąd kolejową trasą połączono Krzyż z Bydgoszczą (w 1851 roku). W dalszej kolejności dotarła ona przez Tczew do Gdańska w 1852 roku. Uwzględniając wybudowane odcinki kolejowe oraz mosty przez Wisłę i Nogat (1857 rok), koleją można było dojechać z Krzyża (a właściwie z Poznania, a nawet ze Stargardu / Szczecina) do Królewca trasą liczącą 467 km (zwaną Królewsko-Pruską Koleją Wschodnią – die Königlich Preussische Ostbahn) (Dix 1901: 6–7; Vollack 1986: 265).

chen Regierung zu Cöslin (dalej: Amtsblatt), 1859, Nr 23, s. 236; Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn [Berlin, b.r.w.], s. nlb. Zob. też Lindmajer (1998: 113–115).

Rozbudowa infrastruktury kolejowej na przełomie lat 50. i 60. XIX wieku nie cieszyła się znacznym poparciem wielkich agrariuszy pomorskich (junkrów), chociaż byli oni nadal świadomi korzyści płynących przykładowo z przedłużenia linii Szczecin–Stargard do Koszalina i Słupska z myślą o doprowadzeniu jej do Gdańska (o tym niżej).

Jak wiemy (por. wyżej), w 1846 roku zapadła decyzja o kontynuowaniu prac budowlanych przez BSEG mających na celu przedłużenie kolei berlińsko-szczecińskiej do Stargardu. Podjęto wysiłki (konceptyjne) poprowadzenia tej jednotorowej linii kolejowej przez pruskie Pomorze coraz dalej na wschód (etapowo i stopniowo). W 1856 roku na trasie wytyczonej w terenie rozpoczęły się roboty ziemne oraz torowiskowe ze Stargardu do Koszalina. Oficjalnie zakończono je 1 czerwca 1859 roku.

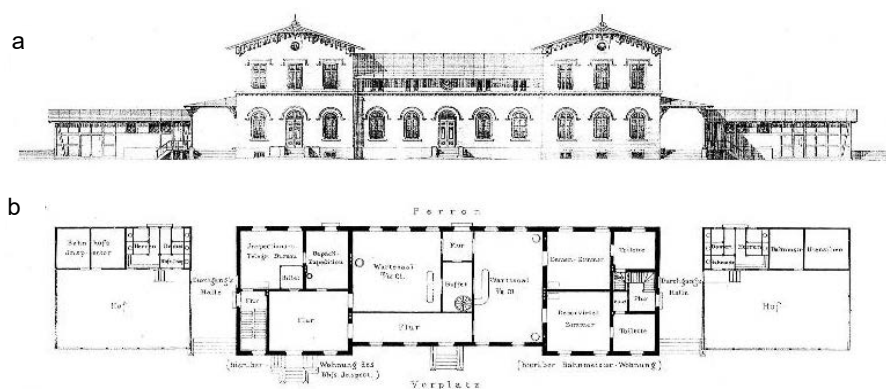
Z innych zapisów wynika, że pierwszy pociąg z Koszalina do Białogardu wykonał kurs testowy (kontrolny) 20 listopada 1858 roku. W dniach 30–31 maja 1859 roku odbyły się (wraz z ceremonią poświęcenia) całościowe oficjalne uroczystości symbolicznego oddania do praktycznego użytkowania kolei na całej trasie Stargard–Koszalin i Białogard–Kołobrzeg w obecności ówczesnego (od 9 października 1858 roku) pruskiego księcia panującego (Prinzregent) Wilhelma I (Klenz 1929; Ihnatowicz, Biernat 2003: 545). Oddana do codziennej eksploatacji (regelmässigen Fahrten begonnen) linia Stargard–Białogard–Koszalin i Białogard–Kołobrzeg liczyła łącznie (oba odcinki) 172,5 km nowej trasy kolei pomorskiej (Dix 1901: 7; Vollack 1986: 270)⁸. Dworzec koszaliński stał się na około 10 lat końcowym punktem dyspozycji towarowo-przeładunkowej oraz końcową docelową stacją pasażerską (od strony zachodniej – Stargardu).

Zahamowanie dalszych prac przy budowie kolei z Koszalina do Słupska i dalej do Gdańska, pomijając zauważony pewien spadek zainteresowania przydatnością tego nowoczesnego środka komunikacji wśród pomorskich wielkich ziemian (szlacheckich czy mieszczańskich), można powiązać z niekorzystnymi następstwami (także dla tej inwestycji) ogólnej sytuacji geopolitycznej, w jakiej znalazły się Prusy. To państwo forsowało (udane w ostateczności) plany zjednoczenia Niemiec, do czego doszło w 1871 roku wskutek wojennych konfrontacji z Danią (1864 rok), Austrią (1866 rok) oraz Francją (1870–1871). Owe wydarzenia wstrzymywały poprawną i terminową realizację zakładanego harmonogramu ustalonego dla budowy Hinterpommersche Bahn, ograniczając z wymienionego powodu (zwłaszcza w latach 60. XIX stulecia) udział państwa pruskiego również w tego rodzaju ważnych poczynaniach przemysłowych oraz komunikacyjnych.

⁸ Amtsblatt 1859, Nr 23, s. 236.

Jednak po raz kolejny administracja rządowa prowincji wykazała się (chyba?) nieco wcześniejszą inicjatywą na tym polu. W 1865 roku pomorskie władze prowincjonalne nosiły się z poważnym zamiarem wniesienia sprawy budowy kolei z Koszalina do Słupska (a więc i przez Sławno) pod obrady parlamentu pruskiego (Landtagu) (Stępiński 1989: 330, przyp. 122). W każdym razie budowa kolei w tym kierunku (zgodnie z wytyczoną trasą) rozpoczęła się z Koszalina w 1866 roku. Jednakże właściwa spółka otrzymała docelową koncesję na kontynuowanie zaawansowanych prac przy formowaniu i kładzeniu – jak określano – drugiego odcinka kolei pomorskiej w 1867 roku najpierw z uwzględnieniem jego kolejnego fragmentu: Koszalin–Sławno–Słupsk (Vollack 1986: 270).

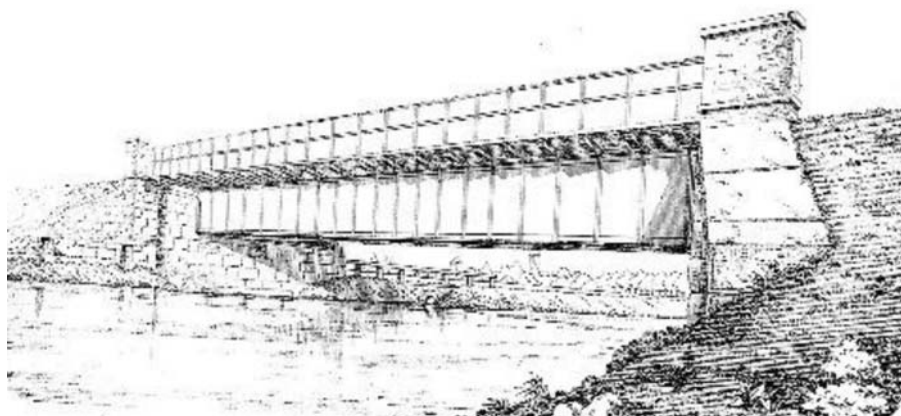
Długość linii kolejowej z Koszalina do Gdańska wyniosła 198,4 km, w obrębie powiatu sławieńskiego 46 km. Na tym odcinku zaplanowano (zgodnie z projektem) przystanki kolejowe w: Wiekowie, Sławnie, Karwicach, Wrześnicy oraz Reblinie (Vollack 1986: 270). W opublikowanym (a wydaje się wiarygodnym i wiążącym) dokumencie z początku lipca 1858 roku, zawierającym informacje o przyjętych ostatecznie rozwiązaniach, a także ustaleniach inwestycyjnych z tą linią kolejową związanych, między Koszalinem a Słupskiem przewidziano ustanowienie dworców kolejowych (Bahnhof) tylko w: Skibnie, Karwicach, Sławnie (Ryc. 2) i Sycewicach⁹. Właściwym przystankiem pasażerskim oraz towarowym dla Sianowa stało się pobliskie, około 4 km na północ, Skibno położone na terenie powiatu koszalińskiego (do 1872 roku rozległy powiat „Księstwo”) (Vollack 1986: 270).



Ryc. 2. Budynek dworca kolejowego w Sławnie według planu z około 1858 r. (źródło: Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn (erbaut 1868–1870), Stettin [brw.] (Lith. H. Rupprecht); rysunek litograficzny 25): widok ogólny (a) i rozplanowanie wnętrza (b)

⁹ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 12–13.

Na trasie z Koszalina (Sianowa) do Sławna trudnym do pokonania terenem okazała się strefa między Wiekowem a wsią Przystawy. Trzeba było tam usypać długi nasyp biegnący przez zabagniony teren oraz zbudować most przez Grabową. Drugi most należało postawić przez Wieprzę koło Sławna (Ryc. 3), w odległości 2 km na południe od centrum miasta. Doszło tam do przecięcia budowanej kolei z najważniejszą pomorską drogą lądową Szczecin–Koszalin–Słupsk–Gdańsk (Vollack 1986: 270).



Ryc. 3. Projekt mostu kolejowego przez Wieprzę w Sławnie według planu z około 1858 r. (źródło: Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn (erbaut 1868–1870), Stettin [brw.] Lith. H. Ruprecht; rysunek litograficzny 9)

Przed przystąpieniem do realizacji wspomnianej inwestycji kolejowej przez północno-wschodnie regiony prowincji pomorskiej państwo pruskie zaakceptowało wstępne założenia dotyczące przedłużenia pierwszego fragmentu kolei pomorskiej o podstawowym znaczeniu z Koszalina do Gdańska przez Sławno, Słupsk, Lębork (kwiecień 1855 roku)¹⁰. Pomimo nacisków różnych lokalnych grup politycznych oraz gospodarczych (zwłaszcza z Kołobrzegu) sugerujących między innymi poprowadzenie kolei przede wszystkim z Koszalina do Gdańska krótszą trasą przez Kartuzy (z pominięciem Sławna i Słupska), ostateczny projekt kolei Koszalin–Sławno–Słupsk–Lębork–Wejherowo–Gdańsk zatwierdzono w połowie 1858 roku (Lindmajer 1998: 115)¹¹.

¹⁰ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 11.

¹¹ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 5, 8, 11, 14.

W założeniach wstępnych projektu (z 1858 roku) zawarto przebieg wytyczonej linii kolejowej skrajem północnego obszaru zabudowy miejskiej Sławna, aby uniknąć dwukrotnego jej przecięcia z główną szosą pomorską Szczecin–Gdańsk. Był to fragment przyjętego ogólnego wariantu zakładającego, że od Koszalina aż do Lęborka kolej będzie przebiegać bezkolizyjnie na północ od tej drogi¹², zatem bez skrzyżowań w Sycewicach i Słupsku, co w ostatecznym rozwiązaniu nie zostało uwzględnione.

Zadecydowano, że w Sławnie będzie się budować kolej w pewnej odległości na południe od miasta (por. niżej). Przy tej okazji argumentowano, że usytuowanie planowanego dworca w dość wyraźnym oddaleniu od centrum miejscowości przyniesie jej korzyści – wymusi naturalne procesy gospodarczo-przestrzennego ciążenia i rozwoju ośrodka w tym właśnie kierunku¹³, co się potwierdziło w nieodległej przyszłości.

Linie kolejową Koszalin–Sławno–Słupsk oddano do użytku 1 lipca 1869 roku, a od strony Gdańska i Sopotu połączenie było czynne od 1 lipca 1870 roku. Właściwa pomorska magistrala kolejowa dotarła do Słupska (oficjalne otwarcie) 1 września tegoż roku (Vollack 1986: 270, 272). Zgodnie z założeniami pełna eksploatacja kolei Berlin–Gdańsk (przez Szczecin–Koszalin–Sławno–Słupsk) o długości 402,8 km przypadła na 1870 rok. Kolej ta, prawny obiekt prywatnej spółki, w 1878 roku przeszła pod zarządek państwowy (Dix 1901: 11).

* * *

Niezbędne jest zaprezentowanie istotnych fragmentów drugiego w XIX wieku poważnego starcia przeciwstawnych interesów gospodarczych (bieżących i perspektywicznych) Sławna oraz Darłowa, do którego doszło po całkowitym ujawnieniu (1858 r.) szczegółów inwestycyjnych towarzyszących budowie linii kolejowej z Koszalina do Słupska. Na trasie między tymi miastami miał zostać zbudowany tylko jeden większy dworzec kolejowy – w Karwicach. W Sławnie przewidywano jedynie pasażerski i towarowy przystanek kolejowy z podobnymi urządzeniami trakcyjnymi oraz zabudowaniami jak na przykład w Skibnie czy Sycewicach¹⁴.

Zaplanowana budowa większego, lepiej wyposażonego dworca kolejowego w Karwicach, z zapowiedzią powstania w nieodległej przyszłości

¹² Por. APSzcz., NPPP, Nr 2074: Karte der Ostbahn.

¹³ Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 13.

¹⁴ Por. Ueberschlag der Kosten für den Bau und die Ausrüstung einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin, den 7. Juli 1858], s. 39–41; Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 33.

bocznicowej linii kolejowej z Karwic do Darłowa¹⁵, wywołała kontrakcję Sławna. Wykładnię ratusza tego miasta, a także jego aktywnych obywateli, zawarł ówczesny burmistrz Gersdorff w piśmie do władz prowincji w Szczecinie z 28 września 1859 roku¹⁶. Wnosił o zaniechanie realizacji zaprojektowanej inwestycji kolejowej w Karwicach i umiejscowienie jej (w takich samych rozmiarach) w Sławnie. Burmistrz dawał wyraz ogólnemu przeświadczeniu, że wybudowanie dworca w Karwicach (według aktualnie istniejących i jedynych założeń) oraz bocznej linii kolejowej z Karwic do Darłowa spowoduje nasilający się z roku na rok spływ masy towarowej z najbliższego i dalszego zaplecza surowcowo-gospodarczego do tego punktu kolejowego rozrządu oraz dyslokacji/e kosztem sławieńskich możliwości hurtowego pośrednictwa handlowego. W rezultacie, jak przewidywał burmistrz, Sławno będzie traciło swoje (i tak skromne) znaczenie ekonomiczno-handlowego ośrodka na rzecz Karwic, gdzie w krótkim czasie może nawet wyrosnąć nowe miasto, natomiast Sławno zacznie się upodabniać do miejscowości typu wiejskiego (Lindmajer 1998: 123)¹⁷.

W obawie przed taką ewentualnością, a także kierując się potrzebami rozwoju powiatowego Sławna, zapowiadany był przyjazd do Szczecina specjalnej sławieńskiej deputacji miejskiej mającej wyjednać przychylność państwowych władz prowincji oraz uzyskać ich pośrednictwo u właściwego ministra¹⁸. Ze strony reprezentantów Sławna pojawiła się nawet gotowość poniesienia kosztów wynikających z zaproponowanej zmiany planów budowy dworca w Karwicach w wysokości aktualnych możliwości budżetowych miasta¹⁹.

Sławno w swojej batalii o definitywne odrzucenie planowanej budowy większej stacji rozrządowej w pobliskich Karwicach i bocznicowej kolei od tej miejscowości do Darłowa uzyskało poparcie sławieńskiego sejmiku powiatowego. To gremium samorządowe wiosną 1862 roku zobowiązało się pokryć koszty wywłaszczeniowe tylko przy trasie kolei głównej (Koszalin–Słupsk) w obrębie powiatu, a odrzuciło taką możliwość w odniesieniu do „kolei bocznej” z Karwic do Darłowa, gdyby jednak doszło do zatwierdzenia jej budowy²⁰.

¹⁵ „Aus diesem Bahnhofe würde eine künftige Bahn nach Rügenwalde sich von der Hauptbahn abzweigen”. Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858], s. 13.

¹⁶ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Schlawe, den 28. September 1859.

¹⁷ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Schlawe, 28. September 1859.

¹⁸ W latach 1848–1862 pruskim ministrem handlu, przemysłu i robót publicznych był August von Heydt (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

¹⁹ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Schlawe, 28. September 1859.

²⁰ APSzcz., NPPP, Nr 2075: Coeslin, 26. Mai 1862.

Ostatecznie, gdy prowadzona już była budowa kolei Koszalin–Słupsk w latach 1868–1870, odstąpiono od planowanego usytuowania w Karwicach większej stacji rozrządowej i przyjęto perspektywicznie większy obszar dworcowy dla Sławna, niż przewidywano w założeniach inżynierjno-technicznych, a także ustaleniach inwestorów z połowy 1858 roku.

* * *

Już w 1871 roku zapadły decyzje o wybudowaniu „bocznej” drogi żelaznej prowadzącej od wytyczonej w terenie trasy Szczecinek–Słupsk(–Ustka), zaczynającej się w Korzybiu i biegnącej przez Sławno do Darłowa. W związku z tymi postanowieniami upadł nieśmiało zarysowany regionalny projekt budowy kolei ze Sławna przez Miastko do Człuchowa (1870 rok)²¹.

W połowie 1871 roku pojawiły się inne plany, poprzedzone nawet wstępnymi pracami terenowymi, zbudowania kolei ze Szczecinka przez Białą Górę, Miastko do „regionu doliny Wieprzy” i połączenia w Sławnie z istniejącą główną koleją pomorską (Hinterpommersche Bahn)²². Wyszedł temu naprzeciw ówczesny minister handlu, przemysłu i robót publicznych²³, wydając reskrypt z datą 4 września 1871 roku, w którym zawarł przyzwolenie na przedłużenie kolei Szczecinek–Miastko–Korzybie przez Sławno do portu darłowskiego²⁴. Kolej na trasie z Korzybia przez Słupsk do Ustki oddano do użytku 1 października 1878 roku, z Korzybia przez Sławno do Darłowa, o długości w granicach powiatu sławieńskiego 31,9 km, 15 listopada 1878 roku (Dix 1901: 7; Vollack 1986: 272).

Ta inwestycja była częścią synchronicznie prowadzonych przedsięwzięć kolejowych najistotniejszych dla systemu komunikacyjno-gospodarczego środkowej i północno-wschodniej części rejencji koszalińskiej. Układ ten tworzyły linie kolejowe (por. wyżej): Białogard–Szczecinek–Piła (rok 1878)–Poznań (rok 1879); Szczecinek–Miastko–Korzybie–Słupsk(–Ustka; 1 października 1878 roku) oraz odgałęzienie Korzybie–Sławno–Darłowo, do eksploatacji oficjalnie oddane 21 grudnia 1878 roku (Lindmajer 1981: 205, 208, tab. 25; Vollack 1986: 272)²⁵. W 1884 roku linię

²¹ „Schlawer Kreisblatt” (dalej: Sch.K.) 1870, Nr 21. W Miastku powstał i działał tymczasowy komitet patronujący inicjatywom tej budowy.

²² Sch.K. 1871, Nr 64.

²³ Od 8 grudnia 1862 do 13 maja 1873 roku był nim Heinrich hr. von Itzenplitz (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

²⁴ Sch.K. 1871, Nr 74. Taką prasową informację też sygnował wspomniany (por. przyp. 21), społecznie pracujący komitet kolei żelaznej powiatu miastckiego (Eisenbahn-Comitee des Rummelsburger Kreises).

²⁵ Vollack jako datę otwarcia kolei Korzybie–Sławno–Darłowo podaje 15 listopada 1878 roku.

kolejową Darłowo–Sławno–Korzybie przedłużono (w latach 1882–1884) z Korzybia do Bytowa. Oddano ją do użytkowania 15 sierpnia 1884 roku. Nie można wykluczyć, że w genezie i finalizacji tej kolei miał swój udział kanclerz (premier) rządu prusko-niemieckiego książę Otto von Bismarck (Reich 1979: 362)²⁶.

Wymienione inwestycje komunikacji kolejowej, istniejące od przełomu lat 70. i 80. XIX wieku, przesądziły w nieodległej przyszłości o randze i znaczeniu Sławna jako podregionalnego centrum komunikacyjno-transportowo-handlowego, ukierunkowanego także na pośrednią obsługę portu darłowskiego. Poświadczyły to pierwsze poważniejsze prace modernizacyjne, rozbudowa już istniejących oraz budowa nowych obiektów na miejscowym dworcu, podjęte właśnie w 1878 roku, gdy uruchomiono kolej Darłowo–Sławno i dalej do Korzybia²⁷.

Gospodarczo-kupieckie sfery Darłowa (mimo wszystko) w kolejnych latach podejmowały usilne starania o pozyskanie kredytów państwowych na rozbudowę innych własnych, lokalnych połączeń kolejowych ze swoim portem, który w końcu XIX wieku zaczął tracić swą atrakcyjność przeładunkową na korzyść lepiej doinwestowanych Kołobrzegu i Ustki. W pierwszych latach XX wieku odnotowano lepszą koniunkturę wskutek zwiększającego się pośrednictwa Darłowa/Darłówka w dostawach kamienia budowlanego (głównie dla Koszalina) z Bornholmu i importowanego drewna dębowego dla fabryk zapalek w Sianowie²⁸.

Początkowo (1878/1879) na trasie kolei Sławno–Darłowo istniały przystanki w Boleszewie, Jarosławiu i Sińczycy. Później przystanek Jarosław przesunięto o 2,5 km bliżej Darłowa i nazywano go Nowym Jarosławiem. Ponadto utworzono dodatkowe miejsce przystankowe (Haltepunkt) koło leśniczówki Darłowo, niewiele ponad 3 km na południe od dworca końcowego w tym mieście (Vollack 1986: 271).

Według oficjalnego komunikatu (Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku) wiadomo, że – zgodnie z nowym rozkładem jazdy – od

²⁶ Budowę kolei Korzybie–Bytów premier Otton von Bismarck interesował się jako właściciel także (poza Warcinem) majątku Barnowiec. Ponadto było to dokonanie korzystne dla eksploatacji państwowych lasów w Borzytuchomiu (Vollack 1986: 271). Bismarck dysponował wtedy formalną i realną siłą oddziaływania również w tym zakresie, gdyż od września 1880 do stycznia 1890 roku (jako premier i minister spraw zagranicznych) piastował też urząd ministra handlu, przemysłu i robót publicznych (Ihnatowicz, Biernat 2003: 547, 551).

²⁷ Bliżej o tym: Sch.K. 1878, Nr 26, 28, 50, 53, 57, 60. Między innymi rozbudowa głównego budynku stacyjnego, wzniesienie lokomotywni, magazynu towarowego, dodatkowe prace niwelacyjne.

²⁸ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: APKosz.), Zespół: Rejencja koszalińska (Reg.K.), Akcesja (Acc.), 16/44, Nr 35, f. 297v. (rok 1901).

1 lipca 1899 roku trasę Sławno–Darłowo (i Darłowo–Sławno), liczącą 19 km, pociąg osobowy pokonywał w ciągu 35 min, a ze Sławna do Korzybia – 27 min²⁹.

W Prusach do przełomu roku 1885 i 1886 wszystkie szlaki kolejowe zaliczane do głównych, ogółem 21 240 km, a także nieco ponad 3505 km kolei drugorzędnych (Nebenbahnen) przeszły pod zarząd państwowy. W 1890/1891 roku długość państwowych linii kolejowych w Prusach wyniosła blisko 25 tys. km, w tym prawie 17 700 km stanowiły koleje główne, a 3540 km zaliczane do drugorzędnych (Dix 1901: 9).

* * *

Wstępny zarys projektu, z 1900 roku, budowy tak zwanej kolei powiatowej ze Sławna do Ustki spotkał się od razu z wyraźnym sprzeciwem reprezentantów Darłowa zasiadających w sejmiku powiatowym (Rosenow 1939: 45). Przeważyły jednak interesy pierwszej kurii w sejmiku, a więc właścicieli wielkich majątków ziemskich, zwłaszcza z północno-wschodniego obszaru powiatu sławieńskiego, wykazujące wyraźny wzrost eksportowego potencjału wytwórczego (spirytus, ziemniaki, zboże) (Lindmajer 1994: 220). Dla Darłowa skończyło się tylko obietnicą wybudowania od tego miasta odrębnej kolei do Sianowa (Skibna), której projekt pojawił się w 1904 roku³⁰.

Celem urzeczywistnienia planów nowej kolei ze Sławna do Ustki przeznaczono pieniądze objęte gwarancją rządową, co pozwoliło zrezygnować z budowy wąskotorowej kolei powiatowej do Ustki przez Postomino na rzecz bocznej kolei normalnotorowej pod zarządem państwowym. Prace projektowe rozpoczęto w 1905 roku³¹. Zostały one przyspieszone od połowy sierpnia 1907 roku po wizycie w Ustce naczelnego prezydenta prowincji Helmutha barona von Maltzahn-Gültz³² i zlustrowaniu w terenie fragmentu wytyczonej trasy. Właściwy cykl budowy tej kolei trwał od końca 1909 roku. Oficjalne jej otwarcie nastąpiło 18 sierpnia 1911 roku (Vollack 1986: 272; Rosenow 1939: 45)³³. Przy budowie wspomnianej ko-

²⁹ Sch.K. 1899, Nr 51 (s. 250). Taki sam czas przejazdu pociągu Darłowo–Sławno w 1914 roku; np. w 1938 roku został skrócony o kilka minut (Vollack 1986: 271).

³⁰ Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp in Pommern. Jahres-Bericht für das Jahr 1904–1905, s. 136–139; APSzcz., NPPP, Nr 2125: Rügenwalde, den 23. Jan. 1908.

³¹ Sch.K. 1905, Nr 43; Amtsblatt 1905, Nr 23, s. 135. Por. w tej sprawie pismo dyrekcji kolei w Gdańsku do naczelnego prezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie o poparcie w Berlinie inicjatywy tej budowy. APSzcz., NPPP, Nr 2125: Danzig, den 30. August 1905.

³² „Zeitung für Hinterpommern”, 14.08.1907 (Nr 189); Ihnatowicz, Biernat 2003: 552.

³³ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 27: Köslin, den 26. Febr. 1910; 23. Febr. 1911; Nr 32, f. 263v; APSzcz. (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 12, f. 378; vol. 13, f. 65, 93v; Sch.K. 1911, Nr 87.

lei zatrudniano także zagranicznych robotników sezonowych, głównie Polaków z zaboru rosyjskiego, niekiedy Ukraińców z Galicji (zabór austriacki); na przykład w 1910 roku robotników zagranicznych było 187, w 1911 – 120 (Drewniak 1961: 370, przyp. 97)³⁴. Linię tę o łącznej długości 36,3 km (w granicach powiatu sławieńskiego 23,3 km) wytyczono po trasie ze Sławna przez: Radosław, Staniewice, Postomino, Złakowo, Gołęcino/Zaleskie, Duninowo, Ustkę Leśniczówkę do Ustki (Vollack 1986: 272)³⁵. Dla Darłowa inwestycja ta nie przyniosła żadnych bezpośrednich korzyści, dlatego miasto starało się (rok 1908) uzyskać – z uwzględnieniem celów gospodarczych – przynajmniej dodatkowe odgałęzienie kolejowe w Postominie³⁶. Największe obawy przejawiała korporacja kupców w Darłowie upatrujących w budowie kolei Sławno–Ustka „znaczej szkody” dla własnej działalności ekonomicznej po uruchomieniu kolei Sławno–Ustka. W piśmie z początku 1908 roku do pruskiego ministra handlu, przemysłu i robót publicznych³⁷ uskarżano się na brak poparcia ze strony czynników rządowych dla planów ożywienia gospodarczych możliwości Darłowa. Wskazywano, że nie przyjęto założeń i pominięto wdrożenie budowy kolei z Darłowa do Koszalina (do stacji Skibno), a planowane połączenie kolejowe Darłowa z Ustką „odrzucono od ręki”. Teraz zaś brak przychylności, aby przynajmniej poprowadzić krótką trasę kolejową z Postomina (ewentualnie z Pieńkowa) do Darłowa i tym samym objąć bezpośrednim zasięgiem transportu kolejowego dobrze prosperujące wsie dawnego Amtu darłowskiego w północno-zachodnim regionie powiatu³⁸.

* * *

Od wiosny 1899 roku rozpoczęły się prace przy budowie normalnotorowej państwowej kolei regionalnej z Bobolic do Polanowa. Zatrudnieni przy niej byli też (np. w 1902 roku) polscy robotnicy sezonowi z zaboru rosyjskiego (z Królestwa) i to za oficjalnym zezwoleniem niemieckiego (pruskiego) ministerstwa spraw wewnętrznych. Otwarcie tego odcinka kolejowej trasy nastąpiło 15 lipca 1903 roku³⁹. Z innych ustaleń oraz za-

³⁴ Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1910, s. 3; 1911, s. 22.

³⁵ Sch.K. 1911, Nr 87. Pociągi pasażerskie kursowały wtedy cztery razy w ciągu doby w obie strony, a czas przejazdu to godzina i 20 min.

³⁶ Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp in Pommern. Jahres-Bericht für das Jahr 1908/1909, s. 172.

³⁷ Był nim od 19 października 1905 do 14 lipca 1909 roku Klemens Delbrück (Ihnatowicz, Biernat 2003: 551).

³⁸ APSzcz., NPPP. Nr 2125: Rügenwalde, den 23. Jan. 1908.

³⁹ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 199–199v; Amtsblatt 1903, Nr 27, s. 159 (Drewniak 1961: 369; 1959: 258; Vollack 1986: 272; Bindewald 1929: 24–25). Od 6 maja

pisów wiadomo, że „kolejowa linia normalnotorowa połączyła Polanów z Bobolicami” w 1905 roku (Pencarski 2003: 103, 106). W 1903 roku do Bobolic i Polanowa dotarła kolej prowadząca od Grzmiącej (Vollack 1986: 272), czyli umożliwiającą najkrótszym połączeniem powiązanie z dalekobieżną koleją Kołobrzeg–Białogard–Szczecinek–Piła–Poznań.

* * *

W zarysowanych projektach inwestycji kolei wąskotorowych z 1893 roku obejmujących terytoria powiatów boboliczkiego, koszalińskiego i sławieńskiego, na ten ostatni (sławieński) miała przypaść największa kwota gwarantowanych przez prusko-niemieckie państwo dotacji w wysokości nieco ponad 1,8 mln marek z przeznaczeniem na pokrycie kosztów wąskotorówek w tym powiecie o łącznej długości 71 km⁴⁰. Sejmik powiatu sławieńskiego w 1894 roku przyjął pierwszy projekt kosztorysu budowy kolei wąskotorowej łączącej południowy obszar powiatu (region Polanowa) z pomorską magistralą w Sławnie, ułatwiającą też dostęp do portu w Darłowie⁴¹.

Zakładano wówczas (1894–1896), że powstanie kolej wąskotorowa ze Sławna przez Polanów do Bobolic o długości 69,5 km⁴². Końcowe rozstrzygnięcie projektowe było odmienne. Na odcinku Bobolice–Polanów została bowiem wybudowana (por. wyżej) państwowa „boczna” kolej normalnotorowa – poczynając od 1899 roku z natężeniem podstawowych prac w latach 1902–1903⁴³.

Ostatecznie dopracowany plan wąskotorówki Sławno–Polanów zatwierdził pomorski sejm prowincjonalny w kwietniu 1896 roku. Być może tym się kierując, nieco później odpowiednią gotowość do działania wykazał sławieński wydział powiatowy (Kreisauausschuss). Na posiedzeniu tego kilkusobowego gremium wykonawczego sejmiku powiatowego w październiku 1896 roku, na czele z landratem Heinrichem von Belowem, wybrano komisję z przewodniczącym Maxem Glagauem – właścicielem majątności ziemskiej w Laskach. Wówczas wytyczony został (przez tę komisję) obowiązujący przebieg wąskotorowej linii kolejowej ze Sławna

1901 do 20 marca 1905 roku pruskim ministrem spraw wewnętrznych był Hans baron von Hammerstein-Loxten (Ihnatowicz, Biernat 2003: 548).

⁴⁰ Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr vom 1. April 1894 bis Ende März 1895. Przewidywany koszt wybudowania 1 km takiej kolei miał wynieść 25 800 marek; Sch.K. 1894, Nr 27, s. 139.

⁴¹ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 32, f. 263v.

⁴² Verwaltungsbericht 1894/1895; Sch.K. 1896, Nr 53.

⁴³ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 199–199v; tamże, Nr 35, f. 415; Amtsblatt 1903, Nr 27, s. 159.

do Polanowa, a następnie dalej do Żydowa i Gologóry (Pencarski 2003: 102). Zapewne wynikiem postanowień tej komisji było także utworzenie w Sławnie przedsiębiorstwa/towarzystwa kolei wąskotorowej z ograniczoną odpowiedzialnością („Schlawer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkte Haftung”), dla którego zasadniczą podstawę prawną działania stanowiła ustawa o kolejach wąskotorowych z 28 lipca 1892 roku oraz stosowne zezwolenie (Genehmigungs-Urkunde für die Abzweigung von Jatzingen nach Netzlauff) z 11 grudnia 1896 roku, obwieszczone przez prezydenta rejencji koszalińskiej barona von der Recka⁴⁴.

Kolej wąskotorowa Sławno–Polanów–Żydowo liczyła 52,3 km (1914 rok) i prowadziła (omijając Krag) (Meissner 1986; Pencarski 2003: 102) od przystanku dworcowego kolei wąskotorowej w Sławnie przez: Pomółowo, Ugacie, Kosierzewo, Ostrowiec, Podgórki, Żegocino, Święcianowo, Sulechówko, Lejkowo, Borkowo, Laski, Domachowo, Bukowo Sławieńskie, Świerczynę, Jacinki, Polanów-Dworzec, Polanów-Dworzec Kolei Wąskotorowej, Wietrzno, Chocimino, Żydowo⁴⁵. Oferty zgłoszeń przez firmy chęci prowadzenia terenowych robót ziemnych związanych z wąskotorówką otwarto w Sławnie 18 listopada 1896 roku⁴⁶. Zatwierdzenia dokumentu o przepisach, warunkach budowy i eksploatacji wspomnianej kolei dokonał prezydent rejencji koszalińskiej pod datą 11 grudnia 1896 roku⁴⁷. Trasa wąskotorówki o rozstawie szyn 750 mm prowadziła ze Sławna przez: Pomółowo, Kosierzewo, Ostrowiec, Lejkowo i Jacinki, gdzie wykonano odgałęzienie do Naclawia, Polanowa, a stąd dalej do Żydowa, następnie zaś do Gologóry. Dotacja rządowa wyniosła ponad 1,1 mln marek. Już 21 grudnia 1897 roku oddano do eksploatacji podstawowy odcinek Sławno–Jacinki–Polanów (Ryc. 4)⁴⁸, 29 maja 1898 roku zaś trasę Polanów–Żydowo–Gologóra (13,8 km), a następnie odgałęzienie Jacinki–Naclaw (6,7 km) oraz 1 listopada 1898 roku połączenie Naclawia z Koszalinem (przez Manowo). Ogólna długość wąskotorowej siatki kolei w obrębie powiatu sławieńskiego wynosiła 63,6 km⁴⁹.

⁴⁴ Pełny tekst tego zezwolenia: Amtsblatt 1896, Nr 51, s. 348–350 (tamże data ustawy – 28.07.1892 rok); też Pencarski (2003: 102–103). Pencarski (2003: 103) również więcej o ustanowionych normatywach z lat 1892–1909 (1–4). Jako datę ustawy podaje 28 czerwca (a nie 28 lipca) 1892 roku. Podobna data dzienna w Vollack (1986: 272).

⁴⁵ Sch.K. 1914, Nr 33.

⁴⁶ Sch.K. 1896, Nr 93.

⁴⁷ Genehmigungs-Urkunde für die Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow–Breitenberg mit Abzweigung von Jatzingen nach Jatzlauff, Amtsblatt 1896, Nr 51, s. 348–350.

⁴⁸ Program uroczystości otwarcia por. Sch.K. 1897, Nr 107 (Ryc. 4); APSzcz., (stara sygn.) Rep. 65b, Acc. 16/44, Nr 34, f. 39v.

⁴⁹ APKosz., Reg.K., Acc. 16/44, Nr 34, f. 39v, 86v, 123v; Stoebbe 1898: 128; Verwaltungsbericht 1898–1899: 11; Reich 1979: 365.

Schlauer Kreisblatt

(Extra-Blatt.)



Verlag: Giesing und Pöschel, Giesing.

Verlag: Giesing und Pöschel, Giesing.

Sanftlandfahrgesellschaft

Jahrgang.

Nr. 106.

Schlau, den 11. Dezember.

1897.

Ämtliche Verordnungen und Bekanntmachungen.

An 21. Dezember d. J. findet die Eröffnungsfeier für die Kleinbahn Schlau-Pollnow statt.

Abfahrt mit der neuen Kleinbahn vom Kleinbahnhof Schlau Morgens 9 Uhr.

Ankunft in Pollnow 11½ Uhr.

Einfaches Frühstück bestellt auf dem Kleinbahnhof.

Wiederkehreressen in Schlau um 3 Uhr Nachmittags.

Mittagessen in Schlau (Hotel Prahlow) um 5 Uhr zum Preise von 10 M für das Gedek einschließlich Wein. Keine Tischrede außer dem Toast auf Se. Majestät.

Zur Betheiligung an diesen Feierlichkeiten wird Jedermann aus Stadt und Land, der sich für die Kleinbahnnormen interessiert, hierdurch ganz ergebenst aufgefordert.

Anmeldungen zu vorgedachter Probefahrt, ebenso wie zu dem hier stattfindenden Festessen werden bis **spätestens Sonnabend den 18. d. Mts.** unter Einleitung vom 10 M (Gedekpreis für das Festessen) an das hiesige **Kreisaußerschreibbureau** erbeten.

Die Anglieder der Kleinbahn, die unterwegs in den Festzug einzusteigen wünschen, werden ersucht, von Haltestellen aus dem Lokomotivführer ein Zeichen zum Anhalten zu geben.

Schlau, den 10. Dezember 1897.

Namens der Kleinbahn-Verwaltungskommission.

v. Below, Landrath.

Ryc. 4. Ogłoszenie o uroczystości z okazji otwarcia kolei wąskotorowej Sławno–Polanów 21.12.1897 r. (źródło: „Schlauer Kreisblatt (Extra-Blatt)” z 11.12.1897 r., Nr 106)

W 1904 roku niepotrzebny już w Polanowie obiekt lokomotywni został rozebrany i przeniesiony do Sławna celem powiększenia istniejących urządzeń warsztatowych na terenie dworca kolejki wąskotorowej⁵⁰. Do nowych zaplanowanych dokonań na trasie powiatowej kolei wąskotorowej zalicza się wybudowanie wiosną 1907 roku dodatkowego (bocznego) toru mającego ułatwić transport drewna z okolicznych lasów (Wusterwitzer Walde)⁵¹.

Od 1 marca 1904 roku dziennie kursowały po dwa składy pociągów w obie strony. W zależności od typu wagonów i przewożonych towarów czas przejazdu wynosił od 2,35 godz. do 2,52 godz., z Polanowa do Sławna od 2,40 godz. do 2,50 godziny⁵². Przejazd ze Sławna do Polanowa w latach

⁵⁰ Demontaż lokomotywni w Polanowie był także spowodowany wybudowaniem nowej takiej nieruchomości oraz noclegowni dla drużyn konduktorskich i kolejarskich w Żydowie. To usprawniło połączenie między Polanowem a Żydowem (Verwaltungsbericht 1904: 17–18).

⁵¹ Verwaltungsbericht 1907: 5.

⁵² Verwaltungsbericht 1904: 17.

1914 i 1915 średnio trwał 2 godz. i 35 min. Według rozkładu jazdy z 1 sierpnia 1915 roku wąskotorówka przemierzała dystans ze Sławna do Polanowa w 2 godz. i 52 min (przykładowo od godziny 3:30 do godziny 6:22 rano), z Polanowa do Sławna w 2 godz. i 50 min, z Polanowa do Żydowa (1915 rok) w ciągu 27 min, a z Żydowa do Polanowa w 22 min⁵³. Od 1 czerwca 1917 roku między Sławnem, Polanowem i Żydowem kursowały w obie strony po dwa pociągi wąskotorowe z wagonami pasażerskimi oraz towarowymi; dwa składy od 7:55 rano ze Sławna, a od 13:00 z Żydowa tylko w środy, soboty i niedziele. W Polanowie przewidziano godzinne postoje dla pociągu ze Sławna do Żydowa (10:30–11:30) oraz z Żydowa do Sławna (5:25–6:25)⁵⁴.

Na trasie Sławno–Polanów–Żydowo w 1901 roku przewieziono 42,8 tys. pasażerów, w roku 1905 – 44,5 tys., w 1911 – blisko 59 tys., w 1912 – 61,5 tys., w 1913 – 61,6 tys.⁵⁵.

Pomimo tych przeciwności w 1902 roku rozważano (po raz pierwszy) projekt przebudowy wąskotorówki Sławno–Polanów na kolej normalnotorową. W znacznym zakresie takie plany były zapewne następstwem coraz słabszych wyników finansowych uzyskiwanych z przewozu tą linią wąskotorową towarów masowych, które szybko ulegały redukcji już w pierwszych latach po jej uruchomieniu. Poplecznicy oraz inicjatorzy budowy kolei wąskotorowej Sławno–Polanów–Żydowo dostrzegali znaczenie gospodarcze tego szlaku dla pobudzenia lokalnego przemysłu, w tym wydobywczego. Miał się on stać ważnym środkiem dyslokacji produktów z nowej gorzelni w Borkowie, dla będących w budowie (1897–1898) dużych cegielni w Polanowie i Naclawiu, dla posiadaczy składów kamieni oraz żwiru w Gołogórze, a także w Borkowie czy właścicieli kompleksów leśnych położonych w pobliżu linii wąskotorówki. Tak swoiście rozumiane potrzeby oraz podkreślana koniunktura transportowa szybko minęły. Już w roku gospodarczym 1901–1902 zmalały przewozy prostych towarów masowych w następstwie zakończenia kolejnego etapu rozbudowy portu w Ustce (wiosna 1901 roku), z czym wiązano wyraźną redukcję dostaw do tego portu kamienia budowlanego oraz żwiru z południowych rejonów powiatu sławieńskiego⁵⁶.

W 1906 roku przyjęto wniosek o budowie nowej linii kolejowej Korzybie–Polanów (Reich 1979: 365) przez Podgóry, a nie przez Krag, jak zakładano. Koncepcja ta była dopracowywana wraz z wykupem ziemi pod

⁵³ Sch.K. 1914, Nr 33; Amtsblatt 1915, Stück 31, s. 270.

⁵⁴ Amtsblatt 1917, Nr 21, s. 118.

⁵⁵ Verwaltungsbericht 1901: 16; 1905: 18; 1912: 8; 1913: 7.

⁵⁶ Verwaltungsbericht 1900/1901: 18–19.

tę inwestycję komunikacyjną w latach 1908–1910⁵⁷. Budowę właściwej kolei Korzybie–Polanów (34 km), forsowanej przez Dyрекcję Regionalną Kolei w Gdańsku i przez landraturę w Sławnie, rozpoczęto w 1912 roku, a zakończono po I wojnie światowej (rok 1921)⁵⁸.

Pomimo takich gospodarczych symptomów regresywnych w 1901 roku wpływy z przewozu towarowego koleją wąskotorową Sławno–Polanów (Polanów–Sławno) wynosiły jeszcze 61,5 tys. marek⁵⁹. O nierównomiernych, niekiedy wręcz zanikających, przewozach towarowych w Sławnie i Polanowie (1901–1912) z wykorzystaniem tejże kolei świadczą dane zawarte w Tabeli 1.

Tabela 1. Przewozy towarowe koleją wąskotorową w Sławnie i Polanowie w latach 1902–1912

Rok	Przewozy towarowe [t]	
	Sławno	Polanów (na trasie do Sławna)
1902	19 251,0	4 112,0
1903	17 807,3	1 354,6
1904	37 803,3	2 609,7
1905	43 725,2	2 993,6
1906	22 046,3	4 546,5
1907	32 187,2	4 706,3
1908	35 805,5	4 926,0
1909	37 639,4	1 300,0
1910	72 553,0	850,0
1911	45 838,0	7 364,0
1912	37 063,0	1 097,0

Źródło: Verwaltungsbericht 1904: 18; 1905: 19; 1907: 5; 1908: 22; 1910: 9; 1911: 9; 1913: 7.

Jeszcze przed wybuchem wojny w 1914 roku starania (ostatecznie nieskuteczne) o uzyskanie odpowiednich środków finansowych na wspomnianą przebudowę wąskotorówki Sławno–Polanów czyniła sławieńska landratura (Pencarski 2003: 108)⁶⁰.

⁵⁷ Handelskammer 1908/1909, s. 172; Amtsblatt 1910, Nr 11, s. 56 (także: Pencarski 2003: 105).

⁵⁸ APSzcz., (stara sygn.) Rep. 60, Acc. 7/31, Nr 1572, vol. 12, f. 249; też: Vollack (1986: 272) i Pencarski (2003: 105, 108).

⁵⁹ Verwaltungsbericht 1901: 16.

⁶⁰ W przedkładanej przez landraturę koncepcji modernizacji i przebudowy kolei wąskotorowej na normalnotorową – tylko na trasie ze Sławna do Polanowa – zakładano „likwidację odcinka Sławno–Kosierzewo na rzecz budowy odcinka Sławno–Ugacie”. Pełna, z trudem forsowana finalizacja takich założeń projektowych nastąpiła, ale dopiero w latach 1925–1934 (Pencarski 2003: 108–115).

Dworzec kolejowy w Sławnie został znacznie przebudowany, rozbudowany i zmodernizowany z uwzględnieniem aktualnego, jak również postępującego oraz przewidywanego na miejscu wzrostu ruchu towarowego (por. Tab. 1) i pasażerskiego (przykłady niżej). Teren dworca poszerzono, wybudowano trzy unowocześnione perony połączone przejściem podziemnym, zwiększono liczbę torów do przyjmowania oraz rozrządu przeładowywanych towarów, wzniesiono nowe wiadukty nad szosami koszalińską i polanowską⁶¹. Prace zakończono w 1912 roku przy zatrudnieniu także sezonowych robotników ukraińskich (Drewniak 1959: 260).

Ruch pasażerski notowany na dworcu sławieńskim (wliczając oddział przewozów wąskotorowych) wyraźnie i szybko wzrastał – z prawie 82 tys. osób w roku statystycznym 1900/1901 oraz 128,3 tys. w 1910/1911 do nieco ponad 167 tys. w 1913/1914⁶².

Z chwilą ostatecznych przygotowań do wypowiedzenia wojny przez Niemcy w 1914 roku wybitnie lokalna linia kolei wąskotorowej Sławno–Polanów nie miała znaczenia z punktu widzenia przedsięwzięć i potrzeb logistyki wojskowej. Tym zadaniom w owym czasie miały sprostać zmilitaryzowane normalnotorowe linie kolejowe (Militär-Lokalzüge) z rejonu Sławna oraz pozostałych terenów wschodnich rejencji koszalińskiej. Oto niektóre z nich, nadzorowane przez Królewsko-Pruską Komendę Okręgową w Sławnie (König. Preuss. Bezirkskommando Schlawe): (1) Koszalin–Sławno–Słupsk–Gdańsk, (2) Szczecinek–Korzybie–Słupsk, (3) Ustka–Sławno, (4) Darłowo–Sławno–Korzybie–Bytów–Kościerzyna–Gdańsk, (5) Miastko–Bytów, (6) Bytów–Lębork⁶³.

Przed I wojną światową (1914–1918) Sławno uzyskało rangę liczącego się podregionalnego węzła komunikacyjnego między Koszalinem a Słupskiem. Zbiegało się tutaj lub brało swój początek kilka lokalnych linii kolejowych. Były one jednym z najistotniejszych czynników pobudzania – aktywizacji ekonomiczno-wytwórczej na tych w większości rolniczych obszarach i w tej części Pomorza Zachodniego⁶⁴. Wyróżniały się one coraz lepszą dochodowością oraz podażą towarowo-eksportową na chłonny wewnętrzny rynek ogólnoniemiecki, zwłaszcza do wielkich skupisk ludnościowych (np. Berlin), a także innych centrów miejsko-przemysłowych (Zagłębie Ruhry).

⁶¹ Sch.K. 1909, Nr 73; Sch.K. 1910, Nr 38.

⁶² „Ostpommersche Wirtschaft” 1924, Nr 3, s. 36; 1926, Nr 41; też Vollack (1986: 272).

⁶³ Sch.K. 1914, Nr 70 (z 1.08.1914 r.).

⁶⁴ Chodzi zwłaszcza o gminy wiejskie i obszary dworskie w północnym rejonie powiatu sławieńskiego, gdzie były wyższej jakości gleby uprawne oraz rozwinęła się jakościowo wydajniejsza kultura rolna.

Bibliografia

Rękopiśmienne źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Koszalinie

Zespół: Regierung Köslin (Rejencja koszalińska).

Akcesja 16/44 Nr 27, 32, 34, 35.

Archiwum Państwowe w Szczecinie

Zespół: Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej Nr 2074, 2075, 2125.

Stara sygnatura: Rep. 60, Akcesja 7/31, Nr 1572, vol. 12, 13.

Prasa (urzędowa) i dodatki do gazet codziennych

„Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Cöslin” 1859, Nr 23; 1896, Nr 51; 1903, Nr 27; 1905, Nr 23; 1910, Nr 11; 1915, Nr 31m.

„Belgarder Zeitung” 1929. 50. Jubiläums-Ausgabe.

„Schlawer Kreisblatt” 1870, Nr 21; 1878, Nr 26, 28, 50, 53, 57, 60; 1894, Nr 27; 1896, Nr 53, 93; 1897, Nr 106 (Extra-Blatt), 107; 1905, Nr 43; 1909, Nr 73; 1910, Nr 38; 1911, Nr 87.

„Stettiner Neueste Nachrichten”. 2. Beiblatt, 5. November 1905 (Nr 267).

„Zeitung für Hinterpommern” 1907, Nr 189.

Źródła drukowane

Album der Cöslin-Danziger Eisenbahn, erbaut 1868–1870, Stettin [brw.]. Lith. H. Ruprecht.

Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn [Berlin, brw.]. Lith. Anst v. W. Loeillot.

[1858] Erläuterungsbericht für das generelle Project einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin 1858]. Druck von Groening in Danzig.

Genehmigungs-Urkunde für die Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow–Breitenberg mit Abzweigung von Jatzingen nach Natzlaff, „Amtsblatt” 1896, Nr 51.

Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp in Pommern. Jahres-Bericht für das Jahr 1904–1905, 1908/1909.

Ostpommersche Wirtschaft 1924, Nr 3; 1926, Nr 3.

[1858] Überschlag der Kosten für den Bau und die Ausrüstung einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig [Stettin, den 7. Juli 1858]. Druck von E. Groening in Danzig.

Verwaltungsbericht bei Vorlegung des Kreis-Haushalts-Etats für das Rechnungsjahr 1894–1895, 1898–1899, 1904, 1905, 1910–1913.

Opracowania

BINDEWALD [?] 1929. Die Eisenbahnen Pommerns. Weitere Entwicklung der Verkehrsmittel, *Pommern Jahrbuch* 4: 21–31.

DIX A. 1901. Die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse in den Ostprovinzen, *Mitteilungen des Verbandes Ostdeutscher Industrieller* 1.

DREWNIAK B. 1959. *Robotnicy sezonowi na Pomorzu Zachodnim 1890–1918*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.

DREWNIAK B. 1961. Polscy robotnicy sezonowi na Pomorzu Zachodnim w latach 1890–1918, [w:] *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 3: *Pomorze na progu dziejów najnowszych*, T. Cieślak, G. Labuda, S. Hoszowski (red.), Warszawa: Książka i Wiedza, 334–384.

- ENGELMANN B. 1984. *Prusy. Kraj nieograniczonych możliwości*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- IHNATOWICZ I., BIERNAT A. 2003. *Vademecum do badań nad historią XIX i XX wieku* (wyd. 2.), Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- KLENZ C. 1929. Aus der Geschichte Belgards, *Belgarder Zeitung*. 50. Jubileums-Ausgabe.
- LINDMAJER J. 1981. *Przemiany gospodarcze na terenie rejencji koszalińskiej w latach 1850–1914*, Koszalin–Słupsk: Polskie Towarzystwo Historyczne.
- LINDMAJER J. 1994. Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej 1806–1918, [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Słupsk: Urząd Miejski w Sławnie, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku – Instytut Historii, 193–256.
- LINDMAJER J. 1998. Kupiectwo i administracja prowincjonalna Pomorza Zachodniego a plany budowy kolei między Kołobrzegiem i Gdańskiem w latach 1850–1875, *Przegląd Zachodniopomorski* 13(4): 111–135.
- MEISSNER H. 1986. Die Schlauer Kleinbahn, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommerches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 274–277.
- PENCARSKI K. 2023. Przyczyny, koncepcje i przebudowa linii kolei wąskotorowej Sławno–Polanów–Żydowo na odcinku Sławno–Polanów na linię normalnotorową w latach 1925–1934, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. XV: *Historia i ... historie z ziemi sławieńskiej*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno–Darłowo: Fundacja „Dziedzictwo”, 101–141.
- REICH H. 1979. Eisenbahnwesen, [w:] *Der Kreis Rummelsburg. Ein Heimatbuch. Neu herausgegeben*, Bd. 1, H.U. Kuchenbäcker (Hrsg.), Hamburg: Pommerscher Buchverstand, 419–426.
- ROSENOW K. 1939. *Geschichte der Rügenwalder Handels* [Rügenwalde]: [Korporation d. Kaufmannschaft].
- STĘPIŃSKI W. 1989. *Własność junkierska na Pomorzu Zachodnim w latach 1807–1914*, t. I, Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe.
- STOEBBE A. 1898. *Chronik der Stadtgemeinde Schlawe i. Pom.*, Schlawe: Druck von H. Moldenhauer & Sohn.
- VOLLACK M. 1986. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommerches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 261–273.
- WŁODARCZYK E. 1987. *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808–1914*, Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.

Bemerkungen zu der Geschichte des Eisenbahnwesens auf der Schlauer Erde bis Ende des Krieges 1914–1918

Zusammenfassung

Das einleitende Fragment betrifft die Geschichte der Entstehung der ersten Eisenbahn in Preußen ab Ende der 30er Jahre des 19. Jh., das weitere Material den Anfang der Arbeit der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft im

Jahre 1846 von Stettin erst nach Stargard, weiter nach Posen 1848. Vorgestellt wurde auch grundlegende Aufzeichnungen von der Fortsetzung der Arbeit der Pommerschen Eisenbahngesellschaft in Köslin zusammen und die wichtige Nebenlinie von Belgard nach Kolberg.

Weitere Informationen betreffen auftretende Streitfragen bei der Wahl anderer Linien der Hinterpommerschen Bahn von Köslin über Schlawe, Stolp bis Danzig (vorgesehen nach Königsberg). Hervorgehoben wurde, warum die Strecke von Köslin nach Stolp und von Danzig nach Stolp erst in den Jahren 1869–1870 gebaut wurde.

Im weiteren Text wird über die normalen Bahnlinien des Schlawer Kreises gesprochen: Neustettin–Rummelsburg–Zollbrück–Schlawe–Rügenwalde sowie Neustettin–Zollbrück–Stolp–Stolpmünde (erst 1878 gebaut). Es folgt eine kurze Charakteristik der Bahn Rügenwalde–Schlawe (19 km).

Die oben genannten Bahnanlagen nach oder über Schlawe bildeten im Kreis schon in den 80er Jahren des 20. Jh. ein lokales Zentrum des Eisenbahntransports und Handels. Diese Rolle des Zentrums entwickelte sich weiter in den nächsten Jahren durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes von Schlawe nach Stolpmünde (1900).

Der letzte Teil behandelt das Thema-Schmalspurbahn, Bau und Nutzung in den ersten Jahren im Kreis Schlawe nach dem Projekt von 1893. Der Abstand der Schienen der Schmalspurbahn betrug 750 mm. Die Strecke verband Schlawe mit dem Süden – den Nachbarkreisen, vor allem dem Zollbrücker.

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, wspomaganie 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

