

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XV

HISTORIA I... HISTORIE
Z ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XV

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XV

Historia i... historie z ziemi sławieńskiej

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2023

Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka (eds.), *Historia i kultura Ziemi Sławińskiej*, t. 15: *Historia i... historie z ziemi sławińskiej* [History and Culture of the Sławno region, vol. 15: History and... stories from the Sławno region]. Fundacja „Dziedzictwo”, Sławno–Darłowo 2023, pp. 317, figs 51, tables 6. ISBN: 978-83-9571115-5-8. Polish texts with German summaries.

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2023

© Copyright by Authors

Na okładce: Artur Segal, *Most w DarłóWKu*, olej, 1925 rok, 69,2 × 90,2 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

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

ISBN 978-83-9571115-5-8

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

Przyczyny, koncepcje i przebudowa linii kolei wąskotorowej Sławno-Polanów-Żydowo na odcinku Sławno-Polanów na linię normalnotorową w latach 1925-1934

KACPER PENCARSKI (SŁUPSK)

Koleje wąskotorowe w pruskiej prowincji Pomorze (Provinz Pommern) odegrały szczególną rolę w zakresie przewozów osobowych i towarowych w końcu XIX i w pierwszej połowie XX wieku. Powstawały one w dobie znacznego zapotrzebowania na stosunkowo tanią i szybką formę przewozu osób i dóbr, nie ograniczając się wyłącznie do mikrośrodowiska, lecz do obszarów zamykających się najczęściej bądź wokół powiatu, bądź w powiązaniu z jednym lub kilkoma najbliższymi kolejowymi ośrodkami przelądkowymi. W ostatniej dekadzie XIX wieku sieć kolejowych ośrodków transportu w prowincji pomorskiej, w tym w rejencji koszalińskiej (Regierungsbezirk Köslin), była już ukształtowana. W rejencji ośrodki te znajdowały się w Białogardzie (Belgard), Koszalinie (Köslin), Sławnie (Schlawe), Słupsku (Stolp) i Szczecinku (Neustettin). W powiecie sławieńskim (Kreis Schlawe) zaistniała zatem możliwość szerszego niż dotąd udziału miejscowego rolnictwa i przedsiębiorców w procesach handlowych i spedycyjnych z wykorzystaniem kolei państwowej, przy czym kolej inna niż państwowa musiała wziąć na siebie organizację sprawnego lokalnego transportu w powiecie, wiążąc go z możliwościami spedycyjnymi w Sławnie.

W takich okolicznościach wybudowano i oddano do użytku kolej wąskotorową ze Sławna do Polanowa (Pollnow) i Żydowa (Sydow) (21 grudnia 1897 roku), a następnie do Gołogóry (Breitenberg) (Burzykowski 2019: 126)¹.

¹ W nowszej literaturze dotyczącej kolejnictwa znajduje się wiele błędów faktograficznych wynikających z niezajomości materii i procesów decyzyjnych zachodzących między

Była to jedyna kolej wąskotorowa w rejencji koszalińskiej, która nie została zbudowana przez firmę „Lenz & Co. G.m.b.H.” – wiodącego projektanta i budowniczego tego typu linii kolejowych w Prusach (Felber, Machel 2019: 7). Władze Królewskich Kolei Niemieckich w Gdańsku (Die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig) wyrażały umiarkowane zainteresowanie sprawą budowy linii ze Sławna do Polanowa i Żydowa. We władzach powiatowych zatem, szczególnie w sławieńskim Wydziale Powiatowym (Kreisausschuss), rozpoczęła się walka o ostateczny przebieg trasy². W październiku 1896 roku na jednym z posiedzeń Wydziału Powiatowego powołana została komisja pod przewodnictwem deputowanego Wydziału, właściciela majątku w Laskach (Latzig) – Maxa Glagau’a. Projekt przebiegu linii wypracowany przez komisję został zaakceptowany przez landrata Heinricha von Belowa i burmistrza Sławna Augusta Stoebbeego, a następnie zaakceptowany i przyjęty przez Wydział. Po uzgodnieniu stanowiska sławieńskich władz powiatowych z władzami kolei w Gdańsku oraz po ostatecznym przyjęciu przez Wydział Powiatowy w Sławnie pozytywnej (zwrotnej) opinii gdańskich władz kolejowych w październiku 1896 roku, osiągnięty został kompromis w sprawie ostatecznego kształtu linii kolejowej, której bieg ustalono w nieco odmiennym niż zakładano biegu (ze Sławna przez Laski i Polanów do Żydowa, a nie przez Krag/Krangen)³.

władzami państwowymi, samorządowymi i administracją kolejową. Odnosi się to również do organizacji transportu kolejowego na ziemi sławieńskiej. Przykładowo, błędne informacje na ten temat znajdują się w Rydz, Mencil (2007: 14, tab. 3). Czytelnik dowiaduje się, że „sławieńska” linia kolei wąskotorowej była odbudowywana w latach 1947–1952 (linia ta została rozebrana w 1945 roku i nigdy jej nie odbudowano; nie podjęto nawet próby odbudowy). Autorzy mylnie wskazują na skarb Prus Wschodnich (zamiast państwa pruskiego) jako jednego z udziałowców budowy linii kolejowej (s. 16). Również błędne informacje zawarto w odniesieniu do daty przebudowy linii kolejowej na normalnotorową. W innej publikacji odnoszącej się do dziejów pobliskich Bobolic (Malinowski 2018: 283) autor wprowadził do obiegu naukowego nieprawdziwe informacje. Trudno bowiem wyjaśnić, dlaczego wskazano 1918 rok za datę przebudowy linii – najprawdopodobniej z braku znajomości podstawowej literatury i źródeł do dziejów Bobolic, co skutkowało powstaniem monografii tego miasta ciekawej edytorsko, ale obarczonej wieloma błędami, przeinaczeniami, a przede wszystkim cechującej się brakiem krytyki nieco przypadkowo dobranych źródeł, wynikającymi z nadmiernego cytowania opracowania niemieckojęzycznej monografii Bobolic i powiatu bobolickiego Wendta (2004). Stąd odrzucam przydatność obu tych publikacji do dalszych badań, pomimo że traktuje on o sprawach tutaj poruszanych.

² Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: AP Szczecin), Wydział Powiatowy w Sławnie, sygn. 9, Proposition zu No. 1 der Tagesordnung des auf den 30. August 1895 anberaumten Kreistages (inserat, b.f.).

³ AP Szczecin, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej (dalej: NPPP), sygn. 2096, odpis posiedzenia deputowanych do Wydziału Powiatowego w Sławnie z 7 IX 1896 roku, f. 77–79; pismo Wydziału Powiatowego w Sławnie do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 8 X 1896 roku, f. 134–137; opinia Królewskiej Dyrekcji Kolei w Gdańsku do

Powołano przedsiębiorstwo kolei wąskotorowej o nazwie „Schlawer Kleinbahn-Gesellschaft mit beschränkter Haftung” – SKB⁴ (Sławieńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej z ograniczoną odpowiedzialnością). Jego działalność była oparta głównie na następujących przepisach prawnych (w kolejności chronologicznej ustanowienia normatywów):

- 1) ustawa o kolejach wąskotorowych i bocznicach z 28 czerwca 1892 roku,
- 2) zezwolenie Prezydium Rejencji w Koszalinie z 11 grudnia 1896 roku w sprawie przewozu osobowego i towarowego koleją wąskotorową z wykorzystaniem pary wodnej na odcinku od Sławna do Żydowa z odgałęzieniem od Jacinek (Jatzingen) do Naclawia (Natzlaff) (czas ważności zezwolenia określono na lata 1896–1995, to jest na 99 lat),
- 3) zezwolenie Prezydium Rejencji w Koszalinie z 22 czerwca 1909 roku na użytkowanie torowiska łącznicowego między dworcem kolei wąskotorowej w Polanowie a dworcem kolei państwowej w Polanowie,
- 4) określenie dopuszczalnej prędkości składów kolejowych na torowisku kolei z 12 września 1909 roku,
- 5) zezwolenie Prezydium Rejencji w Koszalinie z 8 sierpnia 1921 roku na rozszerzenie statutowej działalności SKB na odcinek z Żydowa do Gołogóry,
- 6) określenie zadań kolei wąskotorowej w zakresie zadań na rzecz obronności kraju z 13 marca 1928 roku,
- 7) zezwolenie Prezydium Rejencji w Koszalinie na przebudowę kolei wąskotorowej na normalnotorową na odcinku Sławno–Polanów użytym przez SKB z 7 kwietnia 1932 roku.

Po oddaniu kolei wąskotorowej ze Sławna do Polanowa i Żydowa do użytku władze kolejowe w Gdańsku nadal forsowały koncepcję budowy państwowej normalnotorowej linii kolejowej ze Sławna do Polanowa (przez Korzybie/Zollbrück). Linia ta stanowiła zagrożenie funkcjonowania linii kolei wąskotorowej głównie z powodu na zbyt bliskie wobec siebie położenie. Dodatkowo linia normalnotorowa stwarzała większe możliwości przeładunkowe na sąsiednich stacjach kolejowych (Koszalin, Miastko/Rummelsburg, Słupsk). W 1905 roku kolejowa linia normalnotorowa połączyła Polanów z Bobolicami (Bublitz), co tylko nadal spychało sławieńską kolej wąskotorową do funkcji lokalnego spedytora i, zdaniem landrata sławieńskiego, taki stan rzeczy miał doprowadzić w niedalekiej przyszłości do upadku linii wąskotorowej spowodowanego brakiem ren-

nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 9 IX 1896 roku, f. 122–125; też Hoevel (1981: 191) i Michaelis (1988: 135).

⁴ Stosował będe skrót „SKB” w całej pracy, kierując się jednoznacznością w identyfikacji przedsiębiorstwa bez względu na zmiany jego nazwy, jakie wystąpiły po 1934 roku.

towności⁵. Takie właśnie problemy wystąpiły w pierwszej dekadzie XX wieku, co było wynikiem między innymi niskiej dotacji skarbu państwa pruskiego. SKB nigdy nie otrzymywała również państwowych subwencji (należąc tym samym do wyjątków w skali prowincji)⁶. Przedsiębiorstwo (a tym samym sławieńska landratura) otrzymało jedynie finansowe wsparcie władz prowincji na etapie budowy; finansowa pomoc Naczelnego Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (Oberpräsidium von Pommern in Stettin) miała miejsce także w czasie dokonywania odpisów amortyzacyjnych.

W 1904 roku Sławieńska Kolej Powiatowa użytkowała 63 km 475 m torowisk, z czego 63 km 387 m stanowiły torowiska szlakowe i bocznikowe. Rozstaw szyn był rozstawem typowym dla kolei wąskotorowych prowincji pomorskiej i wynosił 750 mm. Kapitał zakładowy przedsiębiorstwa wynosił 1 528 725 marek, na który składało się 428 000 marek przekazanych przez władze prowincji pomorskiej i 1 100 725 marek ze strony władz powiatu sławieńskiego. Skarb państwa pruskiego nie współtworzył ogólnej puli kapitału zakładowego. Przedsiębiorstwo nie mogło również liczyć na środki gmin miejskich i wiejskich powiatu, jak miało to miejsce na przykład w przedsiębiorstwie kołobrzeskiej kolei wąskotorowej, obu przedsiębiorstwach słupskiej kolei wąskotorowej czy kolejach powiatu Randow⁷.

Dodatkowo SKB od początku istnienia borykała się z zadłużeniem. W 1904 roku Przedsiębiorstwo było zobowiązane do spłaty 1 100 725 marek przy oprocentowaniu 3,5. Obok przedsiębiorstw kolei wąskotorowych w Anklam, Nowogardzie (Naugard) i Pyrzycach (Pyritz) było to najbardziej zadłużone przedsiębiorstwo w prowincji pomorskiej. Własne nakłady finansowe w 1904 roku wynosiły zaledwie 67 490 marek. Wydatki i dochody SKB się nie równoważyły, niedobory zaś pokrywano ze środków

⁵ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2097, pismo landrata w Sławnie do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 26 XI 1904 roku, f. 162–163; pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 6 VIII 1906 roku, f. 280–286.

⁶ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2118, Nachweisung des voraussichtlich eintretenden Bedarf an Mitteln zur Unterstützung des Baues von Kleinbahn in der Provinz Pommern (b.d.), f. 84; Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1905, passim; „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1907, Heft 2: 75.

⁷ AP Szczecin, NPPP, Nachweisung über die mit Provinzialbeihilfe ausgeführten und noch im Bau begriffenen Kleinbahnen, f. 95–96; Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1904, passim; „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1906, Heft 2: 73; Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1905, „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1907, Heft 2: 65; Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1907, „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1909, Heft 2: 84.

provincialnych i – rzadziej – powiatowych. W 1904 roku różnica między dochodami a wydatkami doprowadziła do ujemnego salda w wysokości 50 570 marek (choć w 1906 roku saldo uległo zmniejszeniu do 33 720 marek i udało się je na tym poziomie utrzymać do 1907 roku) należącego do największych spośród pozostałych przedsiębiorstw kolei wąskotorowych w rejencji koszalińskiej⁸.

Pierwszym krokiem do poprawy kondycji finansowej poszczególnych przedsiębiorstw kolei wąskotorowych w prowincji pomorskiej było podjęcie przez władze provincialne w Szczecinie próby całościowego przeniesienia zobowiązań prowincji pomorskiej na powiaty. Formalne przejęcie zadania do realizacji przez pomorski Landtag nastąpiło 1 kwietnia 1910 roku i podyktowane było troską o dalszy rozwój sieci linii kolei wąskotorowych w prowincji. Przy czym było pewnym, że powiaty prowincji pomorskiej nie podołają samodzielnemu finansowaniu programu rozbudowy istniejących sieci i budowy nowych⁹. Z takimi problemami zderzyły się przedsiębiorstwa kolei wąskotorowych, szczególnie w rejencji stralsundzkiej i szczecińskiej, co wymuszało wprowadzenie jednego z dwóch rozwiązań: (1) przeniesienie centrum decyzyjnego i własności majątku przedsiębiorstw na rzecz Królewskich Kolei Niemieckich, (2) ustanowienie dodatkowej komunikacji autobusowej (przez Poczta Rzeszy lub przez samo przedsiębiorstwo) na obsługiwanych już liniach kolejowych¹⁰. Dyrekcja Kolei w Gdańsku forsowała budowę odcinka Korzybie–Polanów, jednakże przeciągające się w czasie uzgodnienia między władzami powiatowymi, samorządowymi i państwowymi, jak i brak funduszy opóźniły realizację tej inwestycji. Jej sfinalizowanie nastąpiło w 1921 roku.

Zmiana podległości powiatu sławieńskiego Dyrekcji Kolei w Gdańsku na Dyrekcję Kolei w Szczecinie od 1 maja 1921 roku, mająca miejsce na skutek utworzenia niepodległego państwa polskiego w 1918 roku oraz powstania Wolnego Miasta Gdańska (Die Freie Stadt Danzig), umożliwiła rozpoczęcie rozmów landrata i dyrekcji SKB ze szczecińską dyrekcją na

⁸ Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1904, passim; „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1906, Heft 3: 138–139; Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1906, passim; „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1908, Heft 3: 180–181; Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche für das Jahr 1907, passim; „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1909, Heft 3: 166–167.

⁹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2118, Rundschreiben des Landeshauptmanns betreffend Übernahme des Betriebes der Pommerschen Kleinbahnen durch den Provinzialverband vom 1. April 1910 ab, z 25 IX 1908 roku, f. 453–456.

¹⁰ AP Szczecin, NPPP, sygn. 5654, 5655 passim; sygn. 5643, Verwaltungsbericht der Vereinigung der mittelpommerschen Kleinbahnen, Direktion zu Stettin über das Geschäftsjahr 1933/34 z 15 VI 1934 roku, f. 47–81.

temat przeniesienia własności kolei wąskotorowej i dalsze jej utrzymywanie przez kolej państwową¹¹. Dyrekcja Kolei w Szczecinie wstępnie wyraziła na to zgodę pod warunkiem przeniesienia własności majątku ruchomego i nieruchomego na rzecz kolei państwowej. Władze kolejowe w Szczecinie zastrzegły sobie również prawo do włączenia odcinka Sławno–Polanów do możliwości transportowych wynikających z użytkowania linii kolejowej Szczecin–Stargard (Stargard)–Białogard–Koszalin–Słupsk–Gdańsk, jak i na większe włączenie Polanowa do ogólnoniemieckiej sieci kolejowej. Landratura w Sławnie przyznała w 1925 roku, że próba zwiększenia gospodarczego powiązania Polanowa i jego najbliższej okolicy ze Sławnem przez kolej się nie powiodła z powodu uruchomienia połączenia kolei wąskotorowej Koszalina z Polanowem. Połączenie to pozwoliło wprowadzić mikroregion polanowski w sferę większego niż dotąd oddziaływania gospodarczego Koszalina kosztem wzmocnienia powiązań gospodarczych (i w mniejszym stopniu społecznych) między Polanowem a Sławnem. Następnym ciosem dla miejscowej kolei wąskotorowej stała się budowa i eksploatacja od 1903 roku linii kolei normalnotorowej z Bobolic do Polanowa oraz przedłużenie tej linii z Polanowa do Korzybia (i dalej do Słupska) w 1921 roku. Sytuację pogorszył dodatkowo wzrost udziału samochodów ciężarowych w przewozach towarowych, które skutecznie wpłynęły na obniżenie przewozu masy towarowej na kolei wąskotorowej. Dodatkowym utrudnieniem w podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu przez landraturę w Sławnie SKB była zwiększająca się w powiecie sieć drogowa, której rozbudowa finansowana była zarówno ze środków landratury, jak i władz prowincjonalnych. SKB w praktyce była pozbawiona dostępu do środków spoza administracji powiatowej i musiała kierować się przesłankami ekonomicznymi, zarówno w zakresie notowanych dochodów, jak i ponoszonych wydatków. Kapitał założycielski spółki był podniesiony jedynie w 1913 roku w wyniku odnotowania nadwyżki dochodowej. Wybuch I wojny światowej oraz przegrana w niej Niemiec skutecznie uniemożliwiły dalszą poprawę kondycji gospodarczej przedsiębiorstwa prowadzonego w typowych uwarunkowaniach ekonomicznych. Problemy gospodarcze wynikające z przegranej przez Niemcy wojny światowej, mające wpływ na przedsiębiorstwa obsługujące transport, nie ominęły i SKB. Koszty utrzymania SKB próbowało – nieskutecznie zresztą – częściowo przerzucić na podróżnych. Stąd ceny przewozów osobowych tylko w latach 1918–1921 podniesione zostały czterokrotnie

¹¹ AP Szczecin, Sąd Obwodowy w Sławnie (dalej: SO Sławno), sygn. 1216, zgoda na zmianę podległości Dyrekcji Kolei w Gdańsku na rzecz Dyrekcji Kolei w Szczecinie wydana przez landraturę w Sławnie z 8 sierpnia 1921 roku (b.f.).

(w marcu 1918 roku¹², we wrześniu i październiku 1919 roku¹³ i w maju 1921 roku¹⁴).

Kolejną przyczyną przemawiającą za rozważeniem decyzji o likwidacji bądź przekształceniu kolei wąskotorowej w normalnotorową była postępująca dekapitalizacja taboru oraz jego niedofinansowanie, co w odniesieniu do pozostałych kolei wąskotorowych prowincji pomorskiej stanowiło normę. Z tych powodów, jak i ze względu na niskie płace w przedsiębiorstwie, w prowincji pomorskiej odbył się strajk kolejarzy wąskotorowych (22 października 1920 roku), którego postulaty płacowe zostały wprowadzone poparte przez pracowników SKB, jednakże samo przedsiębiorstwo, jako jedyne w rejencji koszalińskiej, nie przystąpiło do strajku (Felber, Macher 2019: 82–83). Tylko w 1925 roku zaplanowano do wymiany między innymi około 60 000 podkładów kolejowych, które przez niemal 30 lat całkowicie utraciły zdolność nieruchomego podtrzymania szyn. Zniszczenie podkładów przyspieszyły również procesy fizyczne wynikające z hamowania składów kolejowych, szczególnie na rozgałęzieniach torowisk przed stacjami kolejowymi. Torowiska, szczególnie na zakrętach, wykazywały zarówno punktowe, jak i odcinkowe ślady znacznego zużycia. Orientacyjny koszt wymiany podkładów na długości około 51,1 km z wymianą torów wynosił około 600 000 marek i był nie do udźwignięcia przez władze powiatowe, nawet w porozumieniu z poszczególnymi gminami wiejskimi oraz władzami Polanowa i Sławna¹⁵. Wiele problemów przysporzyła konieczność modernizacji taboru. Zakup lokomotywy parowej i 10 wagonów towarowych, jak i idąca za tym konieczność przebudowy wąskiego, żelaznego mostu na rzece Grabowej jedynie pogorszyły kondycję ekonomiczną SKB i uszczupliła finanse przedsiębiorstwa o 90 000 RM.

W zakresie inwestycji modernizacyjnych bazy transportowej stanowiącej własność SKB prace na większą skalę prowadzono jedynie w Sławnie. W 1922 roku władze powiatu sławieńskiego wyraziły zgodę na rozpoczęcie prac nad wydłużeniem tamtejszej rampy przeładunkowej¹⁶. Sprzyjała

¹² „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin” (dalej: „AdKRR”) z 16 III 1918 roku, s. 55.

¹³ „Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin” (dalej: „AdPRK”) z 27 IX 1919 roku, s. 179; 25 X 1919 roku, s. 196.

¹⁴ „AdPRK” z 28 V 1921 roku, s. 134.

¹⁵ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Koszalin), Rejencja Koszalińska (dalej: RK), sygn. 4059, Vorlage zu Nr. 21 der Tagesordnung für den Kreistag am 22. Dezember 1925, f. 836–838.

¹⁶ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, „Erwerb eines Wiesenplanes am Kleinbahnhof in Schlawe” (druk informacyjny) z 1 III 1922 roku, f. 383.

temu zmiana podległości dyrekcji kolei, gdyż w praktyce dopiero 6 czerwca 1922 roku cały węzeł sławieńsko-polanowski został przyporządkowany Dyrekcji Kolei w Szczecinie (Buchweitz, Dobbert 2011: 20). Landratura sławieńska przygotowała również koncepcję kompleksowej modernizacji SKB (o wartości 2 350 000 marek), zwracając uwagę na to, że południowa część powiatu (szczególnie Polanów) jest źle skomunikowana ze Sławnem. Płynność towarowa, jaką utrzymywał wówczas Polanów, wynikała raczej ze zwiększonego obrotu towarowego z Koszalinem, a nie – czego życzyłyby sobie władze powiatu – ze Sławnem. Jako błąd o poważnych konsekwencjach gospodarczych i efekt braku współpracy władz lokalnych z Dyrekcją Kolei w Gdańsku postrzegano oddanie do użytku w 1921 roku linii kolei normalnotorowej łączącej Polanów z Korzybiem, gdyż landratura jeszcze przed wybuchem I wojny światowej starała się o finanse na przebudowę linii wąskotorowej na normalnotorową na odcinku Sławno–Polanów. Projekt zakładał wówczas między innymi likwidację odcinka Sławno–Kosierzewo (Kusserow) na rzecz budowy odcinka Sławno–Ugacie (Ugatzthal). Wszystkie powyższe działania pozwoliłyby na nieznaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy Sławnem a Polanowem (z godziny i 45 min do godziny i 30 min). Ponieważ odcinek pomiędzy Polanowem a Jacinkami był własnością SKB oraz był użytkowany przez koszalińsko-białogardzko-bobolicką kolej wąskotorową, planowano go jako trójszynowy, by po jednym szlaku torowym mogły poruszać się pociągi o dwóch rozstawach torów (750 mm i 1435 mm), stosowanych w obu przedsiębiorstwach¹⁷. To techniczne rozwiązanie zostało zrealizowane podczas przebudowy linii w 1934 roku.

Długość całkowita torowiska zarządzanego i użytkowanego przez SKB w 1933 roku wynosiła 65,76 km (zmiany długości torowisk w Tab. 1). Przedsiębiorstwo dysponowało, zgodnie z brzmieniem statutu spółki z 1 kwietnia 1932 roku (paragrafy 6 i 7), trzema funduszami: rezerwowym, odnawialnym i specjalnym¹⁸.

Przebudowa linii wymusiła zmiany organizacyjne w samym SKB. Należy dodatkowo mieć na uwadze ogólnoniemiecką debatę na temat możliwości utrzymania kolei wąskotorowych, jaka toczyła się na przełomie lat 20. i 30. XX wieku, i dwie skrajne koncepcje zakładające bądź to całkowitą centralizację sposobu zarządzania, bądź jej decentralizację (Pundt 1925: 1–6; Müller 1930: 4–21)¹⁹. Jeszcze w 1928 roku rozważano cztery

¹⁷ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, „Vorlage zu Nr. 21 der Tagesordnung für den Kreistag am 22. Dezember 1925“ (druk informacyjny) z 22 XII 1925 roku, f. 836–849.

¹⁸ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo Prezydenta Rejencji w Koszalinie do Wydziału Ksiąg Gruntowych Sądu Obwodowego w Sławnie z 17 V 1933 roku (b.f.).

¹⁹ „Volks-Bote” z 19 VI 1927.

Tabela 1. Długość torowisk wąskotorowych o rozstawie szyn 750 mm (do 1934 roku) i normalnotorowych o rozstawie szyn 1435 mm (po 1934 roku) będących w użytkowaniu SKB

Odcinek	Długość torowiska do 1934 r. i rozstaw torów	Odcinek	Długość torowiska od 1934 r. i rozstaw torów
Sławno–Żydowo	53,70 km (750 mm)	Sławno–Polanów	40,28 km (1435 mm)
		Polanów–Żydowo	9,22 km ^a (750 mm)
Żydowo–Gołogóra	5,41 km (750 mm)	Żydowo–Gołogóra	5,37 km ^b (750 mm)
Naclaw–Jacinki	6,65 km (750 mm)	Naclaw–Jacinki	6,65 km (750 mm)

^a W 1935 roku długość odcinka uległa skróceniu do 9,18 km.

^b W 1935 roku długość odcinka uległa wydłużeniu do 5,41 km.

Źródło: Jahresbericht der Schlawer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung (dalej: Jahresbericht) für das 37. Geschäftsjahr (3. Geschäftsjahr nach Umwandlung in eine G.m.b.H.) von 1. Januar bis 31. Dezember 1934: 4; Jahresbericht 1935: 3; Jahresbericht 1936: 3; Geschäftsbericht der Schlawer Kleinbahn G.m.b.H. (dalej: Geschäftsbericht) für das 41. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1938: 1; Geschäftsbericht 1939: 1.

warianty zmodyfikowanego przebiegu trasy²⁰. W dyskusję tę włączyły się władze prowincji pomorskiej, które nie miały praktycznie większego wpływu na przedsięwzięcia kolei wąskotorowej we wschodniej części rejencji koszalińskiej, jaki miały w rejencji stralsundzkiej i szczecińskiej²¹. Sławieńska kolej wąskotorowa, podobnie jak Kolej Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzka, Słupska Kolej Powiatowa (Stolper Kreisbahn) i Kolej Doliny Słupi (Stolpetalbahn), nie miała w składzie rad nadzorczych wystarczającej obsady osobami reprezentującymi władze państwowe²².

Akcjonariusze sławieńskiego przedsiębiorstwa kolei wąskotorowej (skarbu państwa pruskiego, władze prowincji pomorskiej i powiatu sła-

²⁰ Landesarchiv Greifswald (dalej: LA Greifswald), Rep. 60, sygn. 1843, Reichskarte. Einheitsblatt Nr. 184 D (25) Pollnow–Rummelsburg i Pom.–Bublitz–Baldenburg (b.d.), 1 : 100 000, f. 99. Zakładano następujące warianty przebiegu linii: (1) utrzymanie jej biegu w dotychczasowym biegu linii kolei wąskotorowej; (2) budowę nowego odcinka Sławno–Kwasowo–Komorowo–Polanowski Las Miejski–Polanów; (3) budowę nowego odcinka Sławno–Smar-dzewo (Schmarsow)–Paproty (Parpart)–Sulechówko–Lejkowo–Sierakowo (Alt Zirchow)–Sowno (Alt Zowen)–Krytno (Kritten)–Jacinki–Polanów; (4) budowę nowego odcinka Sławno–Smar-dzewo–Paproty–Niemica (Nemitz)–Kusice (Kultz)–Sierakowo–Sowno–Naclaw–Garbno (Ger-vin)–Rosocha (Rotzog)–Polanów.

²¹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 5522, pismo szefa związków zawodowych w Szczecinie do nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie z 2 II 1932 roku, f. 452–453.

²² AP Szczecin, NPPP, sygn. 5522, pismo nadprezydenta prowincji pomorskiej w Szczecinie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 6 I 1922 roku, f. 165–166.

wieńskiego) również opowiedzieli się za przebudową linii wąskotorowej na normalnotorową. Nie kierowali się poprawą komfortu podróży i zwiększeniem możliwości spedycyjnych, lecz zainteresowani byli przerzuceniem kosztów utrzymania linii na kolej państwową. Władze powiatu, jak i rejencji w Koszalinie próbowały dodatkowo zainteresować władze ministerialne Prus realizacją koncepcji z końca lat 90. XIX wieku. Zgodnie z nią sieć kolei państwowej miała ulec rozbudowie między innymi przez budowę odcinka z Koszalina do Miastka (przez Polanów). Zamierzenia tego nie zrealizowano²³. Zmiana podejścia lokalnych władz do finansowania przedsięwzięcia kolei wąskotorowych uzasadniana była niekorzystnymi uwarunkowaniami, w jakich w latach 20. XX wieku należało prowadzić działalność, w porównaniu z uwarunkowaniami z przełomu XIX i XX wieku, w jakich wówczas funkcjonowała SKB (Geißler 1998: 32–35). W pierwszej połowie lat 20. XX wieku brano jeszcze pod uwagę możliwość kapitalnej modernizacji linii kolejowej ze Sławna do Polanowa z alternatywą przedłużenia jej do Białego Boru/Baldenburg (w porozumieniu z władzami powiatu człuchowskiego i szczecineckiego), jednakże przeprowadzenie tego zamierzenia okazało się nierealne ze względów finansowych (Pencarski 2013). Dodać należy, że w 1922 roku z prośbą o rozbudowę linii kolei wąskotorowej z Gołogóry do Białego Boru zwrócili się również właściciele tamtejszych majątków ziemskich oraz przedsiębiorcy z rejonu Białego Boru. Projekt ten przedstawił także prezydent rejencji koszalińskiej nadprezydentowi prowincji pomorskiej z wnioskiem o zapiniowanie, przy czym budowa i administrowanie tego fragmentu linii spoczywać miała na koszalińsko-białogardzko-bobolickim przedsiębiorstwie²⁴.

Akcjonariusze podjęli decyzję o zbyciu na wolnym rynku nieprzydatnych gruntów stanowiących własność przedsiębiorstwa²⁵. Zainteresowanie władz powiatu przekształceniem kolei wąskotorowej w kolej normalnotorową wynikało dodatkowo z wysokich rocznych kosztów utrzymania taboru kolejowego (zob. Tab. 2). Koszt przebudowy linii na odcinku Sławno–Polanów, o długości 40,28 km oszacowano na 2 350 000 RM (według

²³ AP Koszalin, Akta miasta Koszalina, sygn. 624, pismo magistratu w Koszalinie do magistratu w Miastku z 27 V 1933 roku, f. 424; też: Pencarski 2017: 176.

²⁴ LA Greifswald, Rep. 60, sygn. 1843, prośba o przedłużenie linii kolei wąskotorowej skierowana do nadprezydenta prowincji w Szczecinie (b.d.), f. 80; pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do nadprezydenta prowincji w Szczecinie z 29 IV 1922 roku, f. 84.

²⁵ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, załącznik do protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 7–8 IV 1922 roku, f. 383; załącznik do odpisu z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 39 IX 1922 roku, f. 500; odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 27 X 1922 roku, f. 513–514.

Tabela 2. Tabor kolejowy SKB eksploatowany w latach 1934–1936

Rodzaj pojazdu	Obsługiwany rozstaw szyn	Rok budowy	Oznaczenie przyjęte w SKB	Uwagi
Lokomotywa parowa	1 435 mm	1934	1	
Lokomotywa parowa	1 435 mm	1934	2	
Lokomotywa parowa	750 mm	1904	5	wydzierżawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1936 r.
Lokomotywa parowa	750 mm	1912	8	wydzierżawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r.
Wagon osobowy, standard: III klasa	1 435 mm		1	
Wagon spalinowy osobowy (szynobus)	1 435 mm	1934	1	w 1945 r. na węźle waleckim, od 1948 r. czynny w obsłudze trasy Kröslin–Wolgast (NRD), w pierwszej połowie lat 60. XX w. użytkowany na węźle w Prenzlau, oznaczony jako VT 135 512, wycofany z użytku i zełomowany w 1970 r.
Wagon spalinowy osobowy (szynobus)	1 435 mm	1934 lub 1935	2	od 1950 r. czynny w obsłudze trasy Stralsund–Tribsees (NRD) i oznaczony jako VT 135 520, wycofany z użytku i zełomowany w 1973 r.
Wagon osobowy, standard: III klasa	750 mm		4	wydzierżawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r.
Wagon towarowy zamknięty	1 435 mm		1	
Wagon towarowy zamknięty	1 435 mm		2	
Wagon towarowy zamknięty	750 mm		1	wydzierżawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r.
Wagon do przewozu drewna (o nośności do 10 ton) – 2 sztuki	750 mm			wydzierżawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r., sprzedano dzierżawcy w 1936 r.
Wagon do przewozu drewna (o nośności do 10 ton)	750 mm			wydzierżawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r.

cd. tab. 2

Rodzaj pojazdu	Obsługiwany rozstaw szyn	Rok budowy	Oznaczenie przyjęte w SKB	Uwagi
Wagon towarowy otwarty (4 sztuki; o nośności do 7,5 tony)	750 mm			wszystkie wagony wydierzawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r.
Wagon towarowy kryty (8 sztuk; o nośności do 10 ton)	750 mm			wydierzawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r., jeden wagon sprzedano dzierżawcy w 1936 r.
Wagon towarowy kryty (2 sztuki; o nośności do 15 ton)	1 435 mm			umowa użyczenia z Kolejami Niemieckimi
Wagon towarowy otwarty (2 sztuki; o nośności do 15 ton)	1 435 mm			umowa użyczenia z Kolejami Niemieckimi
Plug śnieżny	1 435 mm		101	
Wagon techniczny	1 435 mm		11	
Wagon techniczny osobowy (4 sztuki)	1 435 mm			
Wagon techniczny osobowy (2 sztuki)	750 mm			wydierzawiono Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej w 1935 r.

Źródło: Jahresbericht 1934: 9; Jahresbericht 1935: 8; Jahresbericht 1936: 7; Geschäftsbericht 1938: 3; Geschäftsbericht 1939: 3; https://de.wikipedia.org/wiki/Schlawer_Kreisbahn_T_1_und_T_2 [dostęp: 2.08.2022].

symulacji kosztów zgodnych z cenami za materiały i usługi w 1925 roku), a pokryć je miały władze prowincji pomorskiej w Szczecinie oraz skarb państwa pruskiego²⁶. Przeprowadzono analizę i symulację uśrednionych kosztów przewozu koleją, a Komisja do spraw Kolei Wąskotorowej przy sławieńskim Wydziale Powiatowym rozpoczęła prace przygotowawcze dokumentacji inwestycji²⁷. Na posiedzeniu Wydziału Powiatowego z 22 grudnia 1925 roku ostatecznie przyjęto uchwałę o przebudowie linii wąskotorowej na normalnotorową²⁸. Wydział Powiatowy w Sławnie podjął pożyczkę w wysokości 60 000 RM na wsparcie przedsięwzięcia²⁹, a na posiedzeniu z 19 marca 1926 roku radni podjęli decyzję o zabezpieczeniu 140 000 RM na przebudowę kolei jako części środków. Liczono również na finansową pomoc władz prowincji pomorskiej³⁰. Przeprowadzono badanie bilansu przedsiębiorstwa, co umożliwiło stwierdzenie nadwyżki finansowej. Wykorzystana miała być także nadwyżka z funduszu odnawialnego (6 282 RM), jaką w roku budżetowym 1925/1926 dysponowało przedsiębiorstwo³¹. W październiku 1928 roku przedsiębiorstwo przekształcono w spółkę akcyjną³². Całość prac sfinalizowano otwarciem linii ze Sławna do Polanowa jako linii normalnotorowej 21 grudnia 1934 roku (Szultka 2013: 71)³³.

Jednym z dalszych argumentów przemawiających za przebudową linii było ujednoczenie stawek za przewóz osób i towarów. Koszty przewozu osobowego i towarowego liniami kolei wąskotorowych w prowincji pomorskiej był wprawdzie zbliżone, jednakże występowało między nimi nie-

²⁶ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, załącznik do porządku obrad Kreistagu w Sławnie z 22 XII 1925 roku, f. 836–849.

²⁷ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 22 VIII 1925 roku, f. 130.

²⁸ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 15 XI 1927 roku, f. 585.

²⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 27 X 1927 roku, f. 251.

³⁰ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, informacja dotycząca przebudowy kolei wąskotorowej na obradach Landtagu w Sławnie z 26 III 1926 roku, f. 59; poufny odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 26 III 1926 roku, f. 76–88.

³¹ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, załącznik do materiałów na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 31 III 1927 roku, f. 199; poufny odpis protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 15 XI 1927 roku, f. 291–292.

³² AP Koszalin, RK, sygn. 4060, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 26 X 1928 roku, f. 398.

³³ Tu błędna informacja dotycząca rozstawu szyn po 1934 roku. Nie była to linia „średniotorowa“ w porównaniu z linią Polanów–Korzybie, którą autor określił jako „szerokotorowa“. Obie linie miały taki sam rozstaw torów (Stankiewicz, Stiasny 2014: A4, A5; Pencarski 2017: 186).

znaczne zróżnicowanie cen. Zrównanie cen umożliwiło wprowadzenie dalszych etapów konsolidacji przedsiębiorstw kolei wąskotorowych w latach 30. XX wieku³⁴. Proces ten dokonał się w latach następnych.

Między rokiem 1925 i 1933 z większą i mniejszą intensywnością władze powiatu sławieńskiego, dyrekcja SKB, Urząd Kultury Rolnej w Sławnie (Kulturamt Schlawe) oraz władze rejencji koszalińskiej prowadziły wspólne prace nad przygotowaniem dokumentacji projektowej (technicznej) związanej z przebudową linii na kolej normalnotorową. Zakładano, że przebieg trasy będzie odbiegał w swojej północnej części od biegu dotychczasowej linii w rejonie Sławna i Kosierzewa. W tej kwestii doszło do konfliktów między prywatnymi właścicielami gruntów położonych w sąsiedztwie terenów stanowiących własność kolei wąskotorowej a kolejami państwowymi. W tej sprawie głos zabrało również Ministerstwo Gospodarki i Handlu Prus w Berlinie, staraniem którego dokonano częściowej nacjonalizacji gruntów za odszkodowaniem³⁵.

Pierwszym etapem działań zmierzających do przebudowy linii wąskotorowej na normalnotorową na odcinku Sławno–Polanów była zmiana własności gruntów i urządzeń przez przekształcenie zapisów w księgach gruntowych. Czynności te wykonywał Sąd Obwodowy w Sławnie (Amtsgericht Schlawe) na wniosek Prezydium Rejencji Koszalińskiej i na podstawie dokumentacji przedłożonej przez Prezydium oraz SKB³⁶. W przypadku gdy właścicielem gruntu był skarb państwa pruskiego, wymagane były dodatkowe zgody na dokonanie zmian w aktach własności, przy czym zmiany te wprowadzano za wiedzą i zgodą Urzędu Kultury Rolnej w Koszalinie (Kulturamt Köslin). Konieczność otrzymania dodatkowych zgód wystąpiła w Borkowie (Borkow), gdzie grunty majątku graniczyły bezpośrednio z gruntami SKB, przebudowa kolei zaś wymagała przejęcia

³⁴ „Pommersche Zeitung” z 13 IV 1934 roku.

³⁵ Kleinbahnhof Pollnow [Polanów]. Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m, 1 : 1000, 1931 roku; Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 m. Teilhöhenplan, 1 : 1000, 1931 roku; Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 m. Erdmassen-Verteilungs-Plan, 1 : 500, 1 : 4000, 1931 roku; Umbau der Schlauer Kleinbahn. Schlawe–Pollnow Spurweite 1,435 m. Kleinbahnhof Schlawe, 1 : 1000, 1932 roku; Umbau der Schlauer Kleinbahn. Schlawe–Pollnow Spurweite 1,435 m. Zeichnung zum Bau eines Dienstgebäudes auf der Verladestelle Jatzingen, 1 : 500, 1932 roku; Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 m, 1 : 1000, 1 : 66 700 (profil), 1932 roku; Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurw.[eite] 1,435 m. Erdmassen-Verteilungs-Plan, 1 : 500, 1 : 40 000, 1932 roku; „AdPRK” z 28 I 1933 roku, s. 7.

³⁶ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 29 IV 1933 roku (b.f.); G. Eger, Das Gesetz über die Bahneinheiten. vom 19. August 1895 in der Fassung des Gesetzes vom 11. Juni 1902, Berlin 1905: 45.

przez Koleje Niemieckie części gruntów stanowiących własność tamtejszego majątku, jak i zmiany klasyfikacji gruntu z rolnego na użytkowy ze wskazaniem na transport. Proces formalnego przekształcenia gruntów trwał jeszcze po uruchomieniu linii kolei normalnotorowej³⁷.

Kolejnym etapem było uzyskanie zgody na przebudowę zasadniczego odcinka torowiska pomiędzy Sławnem a Polanowem. Zgodę tę 7 kwietnia 1932 roku wyraził prezydent rejencji koszalińskiej, umożliwiając tym samym przeniesienie praw do prowadzenia technicznych czynności kontrolnych i czynności o charakterze nadzoru technicznego, jakie odtąd mógł prowadzić Pruski Urząd do spraw Nadzoru Technicznego Kolei Wąskotorowych (Preussische Kleinbahnaufsicht) przy Dyrekcji Kolei Niemieckich w Szczecinie. Posunięcie to było istotne z uwagi na zabezpieczenie braku możliwości ingerencji podmiotów trzecich w zakresie nadzoru nad techniczną działalnością SKB, co w innych przedsiębiorstwach kolei wąskotorowych w prowincji pomorskiej miało miejsce. SKB uległa przekształceniu w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością (Schlawer Kleinbahn G.m.b.H.). Dyrekcja Kolei w Szczecinie zobowiązała się do uznania i poszanowania wytworzonych dokumentów, w tym map i planów, projektów przebudowy torowisk, zmiany miejsc ich położenia, rozbiórki nieprzydatnych i budowy nowych elementów infrastruktury kolejowej. Rozstaw torów określony został na 1435 mm, a pracami związanymi z przebudową miał zostać objęty odcinek torowisk o łącznej długości 65,76 km³⁸. Przedsiębiorstwo funkcjonowało do 7 kwietnia 1932 roku pod nazwami „Die Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow in Schlawe”, a następnie „Schlawer Kleinbahn”, a od 7 kwietnia 1932 roku jako spółka o nazwie „Schlawer Kleinbahn Gesellschaft m.b.H.”³⁹.

Uruchomienie połączenia kolejowego ze Sławna do Polanowa jako połączenia normalnotorowego miało miejsce 21 grudnia 1934 roku. Miało ono uroczysty charakter z udziałem przedstawicieli władz państwa niemieckiego (głównie Kolei Niemieckich), władz Prus (głównie prowincji pomorskiej i rejencji koszalińskiej), władz powiatu sławieńskiego, przedstawicieli NSDAP oraz mieszkańców Polanowa i Sławna (Bäumer, Bufe 1988: 223–225; Meissner 1986).

³⁷ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo Urzędu Kultury Rolnej w Koszalinie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 3 II 1935 roku (b.f.).

³⁸ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, odpis z postanowienia prezydenta rejencji w Koszalinie z 7 IV 1932 roku (b.f.); opis prac objętych zmianami w księgach gruntowych prowadzonych przez Sąd Obwodowy w Sławnie z 17 V 1933 roku (b.f.).

³⁹ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, odpis poufny zezwolenia Prezydium Rejencji w Koszalinie z 7 IV 1932 roku (b.f.).

Określenie i używanie nazwy przedsiębiorstwa, które po przebudowie linii kolejowej ze Sławna do Polanowa zarządzało i administrowało kolejami wąskotorowymi i normalnotorowymi, było mylące dla niektórych, szczególnie zewnętrznych podmiotów i przedstawicieli władzy państwowej. Nazwy „die Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow in Schlawe” oraz „Schlawer Kleinbahn-Gesellschaft m.b.H. in Schlawe” były używane wymiennie, jednakże nastęrczały trudności w prawidłowej identyfikacji właścicieli gruntów, między innymi w zapisach ksiąg gruntowych. W czerwcu 1937 roku Prezydium Rejencji Koszalińskiej wystosowało nawet zaświadczenie o stosowaniu w dokumentach wymiennego sposobu zapisu do Sądu Obwodowego w Sławnie z informacją, że oba wymienione wyżej podmioty stanowią jedno i to samo przedsiębiorstwo⁴⁰.

Z dniem 1 kwietnia 1937 roku SKB weszło w skład Krajowej Dyrekcji Kolei Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (Landesbahndirektion Pommern). Przekształcono ją w myśl ustawy z 10 czerwca 1940 roku w spółkę prawa publicznego pod nazwą „Pomorskie Koleje Krajowe” („Pommersche Landesbahnen”), na którą składała się także kolej sławieńska (Felber, Machel 2019: 11–12).

Zasadnicze prace prowadzono na odcinku ze Sławna do Polanowa. Odcinek pomiędzy Polanowem a Żydowem i – oddany do użytku 8 sierpnia 1921 roku – Gologorą pozostał w dotychczasowym użytkowaniu jako odcinek wąskotorowy. Znacznym utrudnieniem podczas prowadzonych prac były różnice wysokości pomiędzy poszczególnymi stacjami. Wprawdzie wykonanie zasadniczych czynności związanych z trasowaniem linii prowadzono na użytek kolei wąskotorowej w latach 90. XX wieku, jednakże w wielu miejscach bieg torowiska o normalnym rozstawie szyn wymuszał przebudowę łuków na zakrętach, jak i częściowe wyprostowanie szlaku torowiska. Największe wzniesienia i konieczne w tym zakresie prace należało przeprowadzić na odcinku Kwasowo (Quatzow)–Kosierzewo⁴¹, Sulechówko (Klein Soltikow)–Lejkowo (Leikow) i Borkowo–Laski⁴². Przebudowany został niemal w całości trakt ziemny, zarówno na nasypach, jak i w wąwozach, co wymusiło częściową rezygnację z istniejących systemów odprowadzających wodę, jak i ich budowę w nowym miejscu⁴³. Dokonano

⁴⁰ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo prezydium rejencji w Koszalinie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 19 VI 1937 roku (b.f.).

⁴¹ AP Szczecin, Dyrekcja Kolei Rzeszy w Szczecinie (dalej: DKR), sygn. 5, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435. Teilhöhenplan, 1 : 1000 (b.d., b.f.).

⁴² AP Szczecin, DKR, sygn. 3, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 m. Gleishebungs-Plan 1 : 500, 1 : 400 000 (b.d., b.f.).

⁴³ AP Szczecin, DKR, sygn. 13, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Querprofile Blatt 1–8, 1 : 100 (b.d., b.f.); Umbau der Schlawer Klein-

przebudowy elementów ziemnej infrastruktury kolejowej (nasyków i ochron przeciwniegotowych, wymieniono rury poprzeczne w stosunku do torowiska, odprowadzające ciekły wodne, wyłączono część niestrzeżonych przejść przez torowisko)⁴⁴. Na wszystkich stacjach została przeprowadzona przebudowa torowisk polegająca na wymianie podkładów kolejowych na nowe i szersze w łącznej liczbie około 77,5 tys. sztuk na całym torowisku⁴⁵ oraz budowie dodatkowych torów (np. trzeciego toru w Laskach⁴⁶), odsunięciu torowisk od siebie bądź na ich znacznej przebudowie (Borkowo⁴⁷, Kwasowo⁴⁸, Laski⁴⁹, Lejkowo⁵⁰, Ostrowiec (Wusterwitz)⁵¹, Podgórkki (Deutsch

bahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Querprofile Kleinbahnhof Schlawe, 1 : 100 (b.d., b.f.).

⁴⁴ AP Szczecin, DKR, sygn. 13, Kleinbahnhof Schlawe, 1 : 500, z 10 X 1934 r. (b.f.); Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Höhen- und Lage-Plan: Km 0 bis Km 2,3 [Stadtgemeinde Schlawe] z 18 X 1925 r. (b.f.); Km 2,3 bis Km 4,4 [Stadtgemeinde Schlawe–Gemeinde Quatzow] z 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 8,6 bis Km 10,7 [Gemeinde Wusterwitz–Gemeinde Deutsch Puddiger] z 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 10,7 bis Km 12,8 [Gemeinde Deutsch Puddiger] z 1 IX 1936 r. (b.f.); Km 12,8 bis Km 14,9 [Gemeinde Segenthin] z 18 X 1925 roku i 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 14,9 bis Km 17,0 [Gemeinde Wiesenthal–Gemeinde Klein Soltikow] z 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 19,1 bis Km 21,2 [Gemeinde Klein Soltikow–Gemeinde Leikow] z 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 21,2 bis Km 23,3 [Gemeinde Leikow–Gemeinde Borkow] z 18 X 1925 roku (b.f.); Km 23,3 bis Km 25,4 [Gemeinde Borkow–Gemeinde Latzig] z 18 X 1925 roku (b.f.); Km 25,4 bis Km 27,5 [Gemeinde Latzig–Gemeinde Wendisch Buckow] z 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 27,5 bis Km 29,6 [Gemeinde Wendisch Buckow] z 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 29,6 bis Km 31,7 [Gemeinde Wendisch Buckow–Gemeinde Schwarzin] z 18 X 1925 roku i 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 31,7 bis Km 33,8 [Gemeinde Schwarzin–Gemeinde Jatzingen] z 26 XII 1927 roku i 1 IX 1936 roku (b.f.); Km 33,8 bis Km 35,9 [Gemeinde Jatzingen] z 18 X 1925 roku (b.f.); Km 35,9 bis Km 38,0 [Gemeinde Jatzingen–Stadtgemeinde Pollnow] z 18 X 1925 roku (b.f.); Km 38,0 bis Km 42,2 [Stadtgemeinde Pollnow] z 1 IX 1936 roku (b.f.).

⁴⁵ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Verladestelle Latzig. Lagerung der Normalspurigen Schwellen, 1 : 500 (b.d., b.f. dopisek ołówkiem na planie).

⁴⁶ AP Szczecin, DKR, sygn. 3, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 m. Verladestelle Latzig 20 IX 1932 roku (b.f.).

⁴⁷ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Borkow, Blatt 9, 1 : 500 z 18 X 1925 roku (b.f.).

⁴⁸ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Quatzow, Blatt 2, 1 : 500 z 18 X 1925 roku (b.f.).

⁴⁹ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Latzig (bez skali) z 8 XI 1934 roku (b.f.). Dodatkowo przeniesiona została zwrotnica przed skrzyżowanie torowiska z drogą Krag–Laski i tym samym wydłużeniu uległ drugi boczny tor.

⁵⁰ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Leikow, Blatt 8, 1 : 500 z 18 X 1925 roku (b.f.).

⁵¹ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Wusterwitz, 1 : 500 z 18 X 1925 roku (b.f.).

Puddiger)⁵², Świerczyna (Schwarzin)⁵³, Żegocino (Segenthin)⁵⁴. Niektóre z prac o charakterze porządkowym i regulacyjnym wykonano jeszcze w końcu lat 20. XX wieku (np. likwidacja i budowa nowych łącznic w Polanowie w pobliżu obecnej ul. Zacisze (Rogzower Chaussee) z likwidacją przejazdu kolejowego przez tę ulicę). Wybudowano nowe bocznicę kolejową (np. do żwirowni w Polanowie-Gilewie/Wilhelmshof⁵⁵, Sulechówku i Żegocinie⁵⁶). Niektórych pierwotnych planów przebudowy nie zrealizowano, przykładowo doprowadzenia i połączenia wszystkich torowisk normalno- i wąskotorowych na stacji kolei wąskotorowej w Polanowie⁵⁷. Na tej zresztą stacji zaistniała konieczność połączenia linii ze Sławna z koleją normalnotorową do Bobolic oraz z istniejącą infrastrukturą kolejową – siedmiostanowiskową lokomotywnią i placem składowym węgla oraz niedawno wybudowanym dworcem kolejowym (założenie realizowane w latach 1917–1920) (Dropko 2010: 369–370). Zmianie uległ również układ torowisk⁵⁸. W Sławnie prace związane z przebudową układu torowisk po dawnej kolei wąskotorowej związane były z koniecznością połączenia infrastruktury kolejowej terenu kolei państwowej i wąskotorowej, budowy nowego (trzeciego) peronu pasażerskiego (w 1933 roku) oraz przebudowy i nieznacznych przesunięć skrzyżowań torów z drogami, a także z koniecznością budowy nowej boczniczy do tartaku Emila Kusanke⁵⁹. Jeszcze

⁵² AP Szczecin, DKR, sygn. 3, Schlauer Kleinbahn G.m.b.H., Verladestelle Deutsch Puddiger, Bl. 5, 1 : 1000, 1 IX 1935 r. (b.f.); sygn. 12, Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Deutsch-Puddiger, Blatt 5, 1 : 500 z 20 IX 1932 roku (b.f.).

⁵³ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Schwarzin, Blatt 1, 1 : 500 z 28 XII 1929 roku (b.f.); Skizze zur Verlegung des Weges nach dem Vorwerk bei der Verladestelle Schwarzin, 1 : 500 z 7 VII 1933 roku (b.f.); Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Schwarzin, Blatt 12, 1 : 500 z 25 X 1924 roku (b.f.); Verladestelle auf Bhf. Schwarzin, 1 : 200 z 23 XI 1934 roku (b.f.).

⁵⁴ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Verladestelle Segenthin, Blatt 6, 1 : 500 z 20 IX 1932 roku (b.f.).

⁵⁵ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Kleinbahn Schlawe–Pollnow–Sydow. Anschlussgleis der Ziegelei „Wilhelmshof“, 1 : 1000 z 28 III 1930 roku (b.f.).

⁵⁶ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau Beschlussgleises vom Kleinbahnhof Kl. Soltikow Kolhenbergwerken „Irma und Frieda“ Gr. Soltikow, Schlawe, Reg. Bez. Köslin, Blatt 3, 1 : 500 z 30 VII 1921 roku (b.f.).

⁵⁷ AP Szczecin, DKR, sygn. 5, Bahnhof Pollnow, 1 : 500 z 18 X 1935 roku (b.f.).

⁵⁸ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Zeichnung zum Einbau einer Weiche in Km 16,6 und Mitbenutzung des Betriebsgleises von Km 16,0 bis Km 16,6 durch die Steintransportzüge (b.d., b.f.). Więcej na temat przebudowy torowisk w Polanowie w Dropko (2010: 370–371).

⁵⁹ AP Szczecin, DKR, sygn. 12, Umbau der Schlauer Kreisbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 mm. Blatt 2. Höhen- und Lage-Plan Km 2,3 bis 4,4 Km (b.d., b.f.); Umbau

w 1940 roku prowadzono prace związane z budową urządzeń pomocniczych na wybranych stacjach i rozjazdach (Michaelis 1988: 623).

Zmieniło się oznakowanie hektometrowe szlaku kolejowego pomiędzy Sławnem i Polanowem (zob. Tab. 3), co wymuszone zostało skróceniem trasy i koniecznością dostosowania oznaczeń odległości.

Tabela 3. Oznakowanie hektometrowe szlaku kolejowego ze Sławna do Polanowa i Gologóry funkcjonujące na torowisku szlakowym w latach 1898–1945

Nazwa stacji kolejowej lub przystanku oraz ich polskie odpowiedniki	Oznaczenie według słupków hektometrowych w latach	
	1898–1934	1934–1945
Schlawe Landesbahnhof (Sławno Dworzec Kolei Państwowej; po 1945 r.: Sławno Wąskotorowe) [do 1934 r.: <i>Schlawe Kleinbahnhof (Sławno Dworzec Kolei Wąskotorowej)</i>]	0,0	0,0
Marienthal (Pomiłowo; po 1945 r.: Pomiłowo Wąskotorowe) [przystanek kolejowy wyłączony z eksploatacji w 1934 r. w związku z przebudową linii kolei wąskotorowej na normalnotorową i wyłączeniem odcinka Sławno–Pomiłowo z eksploatacji]	3,5	–
Ujatztal (Ugacie) [przystanek kolejowy wyłączony z eksploatacji w 1934 r. w związku z przebudową linii kolei wąskotorowej na normalnotorową i wyłączeniem odcinka Pomiłowo–Ugacie z eksploatacji]	6,0	–
Quatzow (Kwasowo) [przystanek włączony do eksploatacji w 1934 r. w związku z przebudową linii kolei wąskotorowej na normalnotorową]	–	4,7
Kusserow (Kosierzewo)	9,7	7,5
Wusterwitz (Ostrowiec; po 1945 r.: Ostrowiec Sławieński)	11,8	9,4
Deutsch Puddiger (Podgórkki)	13,9	11,2
Segenthin (Żegocino)	16,0	13,4
Wiesenthal (Święcianowo)	18,2	15,0
Soltikow (Sulechowo) [do 1934 r.: <i>Klein Soltikow (Sulechówko)</i>]	19,8	17,0
Leikow (Lejkowo)	22,9	20,1
Borkow Kr.[eis] Schlawe (Borkowo, pow. Sławno)	25,3	22,6

der Schlawer Kleinbahn Schlawe-Pollnow, Spurweite 1,435 m. Einführung in Schlawe, Blatt 1, 1 : 1000 z 28 X 1926 roku (b.f.); Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow, Spurweite 1,435 m. Kleinbahnhof Schlawe, I 1933 roku (b.f.); Bau eines normalspurigen Anschlussgleises an die Schlawer Kreisbahn in Schlawe, für die Firma Emil Kusanke, Dampfsägewerk in Schlawe i. Pom., brak skali, z 17 IX 1934 roku (b.f.).

cd. tab. 3

Nazwa stacji kolejowej lub przystanku oraz ich polskie odpowiedniki	Oznaczenie według słupków hektometrowych w latach	
	1898–1934	1934–1945
Latzig (Laski)	28,9	26,1
Buckow (Pomm.[ern]) (Bukowo; po 1945 r.: Bukowo Sławieńskie) <i>[wcześniej Wendisch Buckow. W 1934 r. przystanek kolejowy wyłączony z eksploatacji, a jego funkcję przejął nowy przystanek o nazwie Bukowo, wspólny dla Domachowa i Bukowa, powstały po przesunięciu dawnego przystanku w Domachowie o 300 metrów w kierunku południowym]</i>	32,4	28,9
Schwarzin (Świerczyna)	35,5	32,1
Jatzingen (Jacinki) <i>[do 1934 r. znajdowały się we wsi dwa przystanki kolejowe – pierwszy na linii Sławno–Polanów–Żydowo (przy drodze w kierunku Świerczyny, przed skrzyżowaniem z drogą Koszalin–Polanów) i drugi w pobliżu stawu na linii Koszalin–Polanów. W czasie prac związanych z przebudową linii Sławno–Polanów na kolej normalnotorową likwidacji uległ przystanek przy szosie do Świerczyny, jego funkcję przejął zmodernizowany dworzec kolejowy na linii Koszalin–Polanów]</i>	37,5	34,9
Pollnow Landesbahnhof (Polanów Dworzec Kolei Państwowej; po 1945 r.: Polanów Pomorski Wąskotorowy)	45,1	40,0 ^a
Vettrin (Wietrzno)	47,1	44,3 ^a
Gutzmin Landesbahnhof (Chocimino Dworzec Kolei Wąskotorowej; po 1945 r.: Chocimino Wąskotorowe)	50,0	47,1 ^a
Sydow (Żydowo; po 1945 r.: Żydowo Pomorskie)	52,3	49,5 ^a
Breitenberg (Gologóra) <i>[przystanek włączony do eksploatacji w 1920 r. w związku z przedłużeniem linii kolei wąskotorowej Sławno–Polanów–Żydowo do Gologóry. W 1926 r. przystanek w Gologórze wyłączono z eksploatacji w związku z likwidacją linii na odcinku Żydowo–Gologóra]</i>	56,5 ^b	–

^a Oznaczenie według słupków hektometrowych obowiązujących na wąskotorowym odcinku Polanów–Żydowo w latach 1934–1945.

^b Oznaczenie według słupków hektometrowych obowiązujących dla przystanku Gologóra w latach 1920–1926.

Źródło: Stationsverzeichnis der Eisenbahn Europas 1929, hrsg. A. Nether, Berlin 1929, s. 244; Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan 1942/43 gültig ab 4. Mai 1942, Stettin 1942, s. 162.

Dyrekcja SKB, 6 marca 1933 roku, zwróciła się do prezydenta rejencji koszalińskiej o zgodę na rozpoczęcie kolejnego procesu zmian i aktualizacji danych w księgach gruntowych, w których odnotowywano fakt zmiany

właściciela wynikający z przebudowy torowisk⁶⁰. Po pozytywnym zaopiniowaniu wniosku przez prezydenta rejencji Prezydium przesłało komplet dokumentacji do Sądu Obwodowego w Sławnie z wnioskiem o dalszą realizację sprawy⁶¹. Wpisy własnościowe dotyczące torowiska z towarzyszącą infrastrukturą techniczną, którego odcinek znajdował się na obszarze własności Sądu Obwodowego w Polanowie (Amtsgericht Pollnow), podlegały korekcie w księgach prowadzonych przez tamtejszy sąd. Ten sąd prowadził korektę wpisów odnoszących się do zmian gruntowych w Gologórze, w której wprawdzie odcinek torowiska nie był objęty przebudową, jednakże SKB wyzbyło się nieprzydatnej już części torowiska o łącznej powierzchni 2,29 ha⁶². Przekształcenia własnościowe gruntów, obok gruntów stanowiących własność SKB, objęły dodatkowo grunty przy trakcie kolei wąskotorowej w Żydowie⁶³ oraz tamtejsze grunty podwórza dworca kolejowego⁶⁴. Nieznaczne korekty w zmianach własności prowadzono za pośrednictwem sądów obwodowych w Polanowie i Sławnie jeszcze w 1937 r.⁶⁵.

Właściwe prace związane z przebudową torowiska prowadzono w wielu punktach równocześnie. W Polanowie dodatkowo zachodziła potrzeba częściowej przebudowy układu torowisk, wynikającej z konieczności przyłączenia linii rozstawu szyn do już istniejącego od stacji Polanów do stacji Bobolice i Korzybie, jak i odseparowania torowisk wąskotorowych od nor-

⁶⁰ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo SKB do prezydenta rejencji w Koszalinie z 6 III 1933 roku (b.f.).

⁶¹ AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo Prezydium rejencji w Koszalinie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 29 IV 1933 roku (b.f.).

⁶² AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, informacja o zmianie wpisów w księdze gruntowej prowadzonej dla miejscowości Gologóra (Breitenberg, t. 6: 101) wydana przed Sądem Obwodowy w Polanowie z 14 XII 1934 roku (b.f.). Grunty o numerach: arkusz (Kartenblatt): 8, parcela (Parzelle): 73; arkusz: 9, parcele: 75, 82/76, 84/78.

⁶³ Grunty o numerach: obręb: Sydow B (Gut), arkusz (Kartenblatt): 4, parcela (Parzelle): 566/183; arkusz: 5, parcele: 28, 29; arkusz: 6, parcela: 29.

⁶⁴ Grunty o numerach: obręb: Sydow B (Gut), arkusz: 2, parcele: 57/1 i 57/2; AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, wykaz zmian gruntów Kolei Wąskotorowej Sławno–Polanów–Żydowo z siedzibą w Sławnie (b.d., b.f.).

⁶⁵ Zmiany te dotyczyły zniesienia własności przez SKB o odnosiły się do gruntów o numerach: obręb: Sydow B (Gut), arkusz: 2, parcele: 57/1 i 58/1; arkusz: 5, parcele: 28 i 29; arkusz: 6, parcele: 29; arkusz: 4, parcele: 566/183; arkusz: 10, parcele: 262; AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 4 VI 1937 roku (b.f.); pismo SKB w Sławnie do Wydziału I Sądu Obwodowego w Sławnie z 12 VI 1937 roku (b.f.); pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 19 VI 1937 roku (b.f.); pismo Sądu Obwodowego w Polanowie do Sądu Obwodowego w Sławnie z 13 VII 1937 roku (b.f.).

malnotorowych, z wyjątkiem linii wąskotorowej z Koszalina. W latach następnych prowadzono bieżące prace remontowe i prace związane z utrzymaniem linii, w tym odcinka wąskotorowego torowiska pomiędzy Polanowem a Żydowem. Dokonano na nim wymiany 1078 podkładów szynowych, a także wybudowano 546 m torowiska na cele techniczne (przetokowych i manewrujących). Szyny porozbiórkowe zdemontowane z odcinka Polanów–Gołogóra zostały sprzedane nabywcom indywidualnym⁶⁶. Kolejne prace remontowe, jakie miały miejsce w 1936 roku, wiązały się z wymianą 5440 podkładów kolejowych na odcinku Polanów–Żydowo⁶⁷. W 1935 roku torowisko na odcinku Żydowo–Gołogóra używano tylko do obsługi przewozów towarowych i to wyłącznie na wniosek zewnętrznych podmiotów gospodarczych (np. zwirowni w Wietrznie)⁶⁸. Od 1 sierpnia 1935 roku obowiązywała umowa SKB z Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzką Koleją Wąskotorową z siedzibą w Koszalinie na dzierżawę i eksploatację odcinków wąskotorowych Polanów–Żydowo, Żydowo–Gołogóra i Naclaw–Jacinki, która miała wygasnąć 31 lipca 1945 roku⁶⁹.

Projekt przebudowy zakładał również skrócenie długości linii o cztery kilometry, co nastąpiło na odcinku linii pomiędzy Sławnem a Kosierzewem, jak i zmianę kierunku biegu pociągów ze stacji kolejowej w Sławnie w kierunku południowo-wschodnim, a nie jak dotąd południowo-zachodnim. Z eksploatacji wyłączone zostały dwa przystanki kolejowe w Pomilowie (Marienthal) i Ugaciu, co wynikało z projektu przewidującego całkowite wyłączenie z eksploatacji odcinka ze Sławna do Ugacia na rzecz budowy nowego pomiędzy Sławnem a Kwasowem (Kisiel, Pencarski 2018: 74)⁷⁰.

W czasie prowadzenia prac związanych z przebudową doszło do dwóch wypadków śmiertelnych. Podczas układania kabla telefonicznego i w związku z koniecznością przeprowadzenia go pod linią wysokiego napięcia na dworcu kolejowym w Kwasowie, 21 sierpnia 1934 roku, na skutek zetknięcia się obu kabli, robotnicy Albert Bodtke i Bruno Bewersdorf (obaj ze Sławna) zostali śmiertelnie porażeni prądem, a robotnik Albert Dob-

⁶⁶ Jahresbericht der Schlawer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das 38. Geschäftsjahr (4. Geschäftsjahr nach Umwandlung in eine G.m.b.H.) (dalej: Jahresbericht) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934, s. 8.

⁶⁷ Jahresbericht 1936: 6.

⁶⁸ Jahresbericht 1935: 3; Jahresbericht 1936: 10.

⁶⁹ Jahresbericht 1935: 3.

⁷⁰ Stationsverzeichnis der Eisenbahn Europas 1929, hrsg. A. Nether, Berlin 1929: 244; Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahnsirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan 1942/43 gültig ab 4. Mai 1942, Stettin 1942: 162.

brunz ze Sławna doznał ciężkich oparzeń. Poza tym tragicznym wypadkiem inne poważniejsze nie wystąpiły⁷¹.

Od połowy 1934 roku wsparcie SKB w zakresie finansowania działalności przedsiębiorstwa przez władze prowincjonalne i państwowe odbywało się w niewielkim stopniu. SKB generowało nieznaczny zysk w kolejnych latach, przy czym zyski były zwiększane o oszczędności lat ubiegłych oraz o dotacje państwowe. Taki stan rzeczy utrwalili się do 1939 roku (zob. Tab. 4). Przebudowa linii z pewnością zwiększyła rentowność przedsiębiorstwa, aczkolwiek w 1936 roku dał się zauważyć spadek dochodów.

Tabela 4. Dochody i wydatki SKB w latach 1932–1939 [RM]

Okres	Przychody	Wydatki	Dochód
1.04.–31.12.1932	93 952,81	87 430,96	+6 521,85
1.01.–31.12.1933	138 637,58	111 877,18	+26 760,40
1.01.–31.12.1934 (w tym 1.04.–31.12.1934)	220 671,59 (218 254,00)	220 030,30 (164 542,05)	+641,29 (+53 711,95)
1.01.–31.12.1935	179 334,74	130 220,10	+49 114,64
1.01.–31.12.1936	166 911,57	134 494,87	+32 416,70
1.01.–31.12.1937	190 565,98 ^a	166 961,71	+23 604,27
1.01.–31.12.1938	182 134,69 ^a	159 165,47	+22 969,22
1.01.–31.12.1939	197 684,10 ^a	170 117,11	+27 566,99

^a Wliczono również odpisy z lat poprzednich oraz dotacje z Ministerstwa Komunikacji Prus i Ministerstwa Finansów Prus.

Źródło: AP Szczecin, SO Sławno, sygn. 1216, pisma SKB do Sądu Obwodowego w Sławnie z 23 V 1934 roku, 5 III i 29 VI 1935 roku (b.f.); Jahresbericht 1934: 6–7; Jahresbericht 1935: 8–9; Jahresbericht 1936: 7–8; Jahresbericht 1937: 4; Geschäftsbericht 1938: 4; Geschäftsbericht 1939: 4.

Wprowadzone zostały dodatkowo zmiany stawek przewozowych osób, wynikające z zakwalifikowania realizowanych przez SKB przewozów pasażerskich do nowych taryf stosowanych przez Koleje Niemieckie (tzw. grupy „B”), obowiązujących na SKB od 21 grudnia 1934 roku. Zmiany w stawkach przewozowych masy towarowej nie uległy w 1934 roku zmianom⁷². Od 1934 roku rozkład jazdy charakteryzował się sztywnością kursów i w latach 1934–1935 nie wprowadzono zmian w godzinach jazdy pociągów pasażerskich, skróceniu uległ czas jazdy ze Sławna do Polanowa i z Polanowa do Sławna. Kursy pasażerskie obsługiwane były w dni robocze (od 1 kwietnia 1935 roku) dwoma, a od 1936 roku trzema wago-

⁷¹ Jahresbericht 1934: 3.

⁷² Jahresbericht 1934: 11–12.

nami spalinowymi (szynobusami) oraz wagonem towarowym, wykorzystywanym również do przewozu osób (por. Tab. 2)⁷³. Nadmienić należy, że od 1935 roku kursy realizowane wagonami spalinowymi należały do wiodących⁷⁴. Rozkład jazdy przewidywał cztery kursy dziennie ze Sławna do Polanowa i cztery kursy dziennie z Polanowa do Sławna (do lat 20. XX wieku po dwa kursy w każdą stronę); podczas jednego kursu „tam” i „z powrotem” pociąg nie zatrzymywał się w Świecianowie (Wiesenthal). W soboty, niedziele i święta linię Sławno–Polanów obsługiwano z wyłączeniem wagonu towarowego, w okresie letnim zaś zwiększono częstotliwość kursów przejazdów osobowych⁷⁵. Nie zmieniano rozkładu jazdy na odcinku Polanów–Żydowo, przy czym obsługę osobową tego odcinka od 1 września 1935 roku przejęło przedsiębiorstwo Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej, które przewoziło osoby zarówno linią kolejową, jak i – trasą zbliżoną do biegu linii kolejowej – dwoma autobusami. Koszalińskie przedsiębiorstwo liczyło na zwiększenie dochodów z wpływów za sprzedane bilety (ich liczba, jak i liczba przewożonych osób rokrocznie spadały; zob. Aneks, Tab. A1) przez zmianę sposobu przewozu. Polegała ona na wprowadzeniu do obsługi liniowej autobusów na trasie Polanów–Żydowo, jednakże nie przyczyniło się to do wzrostu zainteresowania potencjalnych pasażerów tym środkiem transportu, ani nie miało przełożenia na wzrost liczby pasażerów⁷⁶. W 1936 roku na odcinek Polanów–Żydowo do obsługi ruchu pasażerskiego ponownie skierowano lokomotywę parową⁷⁷. Techniczne oznakowanie odcinka Sławno–Polanów–Żydowo nadane przez Dyрекcję Kolei w Szczecinie w 1938 roku zawierało w symbolu „113x”, w 1940 roku zaś w symbolu „126y”⁷⁸.

⁷³ Jahresbericht 1935: 11; Jahresbericht 1936: 9.

⁷⁴ W 1935 roku wagony spalinowe pokonały dystans 64 977 km przewidzianych w rozkładzie jazdy przewozów pasażerskich wobec 33 643 km wykonanych przez lokomotywy, w 1936 roku zaś wagony spalinowe pokonały dystans 82 990 km wobec 64 977 km przejechanych przez lokomotywy; Jahresbericht 1936: 9.

⁷⁵ Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan 1938, Stettin 1938: 75; Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan Sommer 1940/41, Stettin 1940: 186.

⁷⁶ Jahresbericht 1935: 11.

⁷⁷ Jahresbericht 1936: 9.

⁷⁸ Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan 1938, Stettin 1938: 75; Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan Sommer 1940/41, Stettin 1940: 186.

Należy dodać, że przebudowa linii na normalnotorową tylko w pewnym stopniu wpłynęła na wzrost przewozów pasażerskich i towarowych. Z jednej strony notowano nagle zainteresowanie przejazdami osobowymi (również stymulowanymi przez wycieczki zbiorowe), z drugiej zaś, szczególnie w latach 1937–1938, nastąpił spadek liczby sprzedanych biletów. Zatem tendencja w zakresie przewozów pasażerskich nie miała charakteru stałego ani tym bardziej wzrostowego (por. Tab. 5). Podobnie kształtował się ogólny przewóz masy towarowej, który po przebudowie kolei na normalnotorową osiągnął maksymalne wartości w 1934 roku, nie osiągając już ich w latach następnych. Zwyczajka z lat 1936–1937 miała charakter sezonowy, po której następował dalszy spadek tonażu przewożonych towarów, zwierząt i – okazjonalnie – odpadów zwierzęcych (por. Tab. 6, Aneks, Tab. A5–A7). Te same zjawiska występowały w odniesieniu do przyjętych i nadanych przesyłek pocztowych, gdzie zarówno w Sławnie, jak i w Polanowie obserwowano tendencję spadkową oraz nieznaczny wzrost liczby przesyłek przyjętych tylko w 1934 roku w Sławnie i 1935 roku w Polanowie (por. Aneks, Tab. A2 i A4). Malowało także zapotrzebowanie na przechowanie bagażu, a w odniesieniu do rowerów było niewielkie; statystyki w tym zakresie poprawiały wyłącznie depozyty uczestników wycieczek zorganizowanych. Jeśli chodzi o rowery, to należy zastrzec, że nie istniała konieczność pozostawiania jednośladów w przechowalni bagażu, gdyż można było je pozostawić bezpłatnie w pobliżu budynku dworca kolejowego (por. Aneks, Tab. A3).

W 1939 roku SKB użytkowało autobusy na linii Sławno–Polanów. Z wybuchem II wojny światowej tabor autobusowy został przekazany

Tabela 5. Liczba sprzedanych biletów na linii Sławno–Polanów w latach 1933–1939

Rok	Liczba sprzedanych biletów				
	pasażerskich II klasy	pasażerskich III klasy	na przejazdy wojskowe	na bagaż	ogółem
1933	110	24 051	56	664	24 881
1934	145	43 360	126	964	44 595
1935	.	38 446	713	1010	40 169
1936	.	43 308	944	1161	88 980
1937	.	48 306	2 767	1448	52 521
1938	.	50 235	2 574	786	53 595
1939	.	61 731	15 492	. ^a	77 223

^a W 1939 roku nie rejestrowano sprzedaży biletów na bagaż.

Źródło: Jahresbericht 1934: 10; Jahresbericht 1935: 9; Jahresbericht 1936: 8; Geschäftsbericht 1937: 2; Geschäftsbericht 1938: 4–5; Geschäftsbericht 1939: 4.

Tabela 6. Przewóz masy towarowej na linii Sławno–Polanów w latach 1933–1939

Rok	Przewóz masy towarowej [w tonach], w tym			
	przesyłek pocztowych i innych	mleka	produktów sypkich	ogółem
1933	1 054,45	1 071,17	26 639,44	28 765,06
1934	1 398,95	932,88	68 183,72	70 515,55
1935	1 626,75	1 016,54	45 616,72	48 260,01
1936	1 666,98	947,01	51 378,89	53 992,88
1937	1 805,64	561,59	59 599,62	61 966,85
1938	1 886	251	47 706	49 843 ^a
1939	1 845	408	41 812	44 065 ^b

^a Do łącznej liczby za 1938 rok należy doliczyć 9504 – zwierzęta rzeźne.

^b Do łącznej liczby za 1939 rok należy doliczyć 10 413 – zwierzęta rzeźne.

Źródło: Jahresbericht 1934: 11; Jahresbericht 1935: 9; Jahresbericht 1936: 9; Geschäftsbericht 1937: 4; Geschäftsbericht 1938: 5; Geschäftsbericht 1939: 5.

Wehrmachtowi. Przedsiębiorstwo poniosło stratę z tego tytułu w wysokości 21 423,05 RM, którą jedynie w kwocie 1 349,20 RM Wehrmacht zrekompensował w ramach odpisu kosztów, jakie można było zastosować wskutek zarządzenia Ministra Komunikacji Prus⁷⁹. Działanie to skomplikowało spięcie budżetu za 1939 rok, tym bardziej że osiągnane dochody w 1937 i 1938 roku nie pokrywały wydatków. Dzięki zastosowaniu możliwości dokonania odpisów, jakie powstały wskutek zmian zasad finansowania przedsiębiorstw w Ministerstwie Komunikacji i Ministerstwie Finansów Rzeszy, udało się SKB osiągnąć nadwyżkę budżetową, stanowiącą w rzeczywistości włączenie nadwyżek poprzedniorocznych do następnego roku budżetowego i uzyskania nieznacznych dotacji ministerialnych. Po latach budżetowych 1937, 1938 i 1939 dalszy taki stan rzeczy stanowił zagrożenie dla całości finansów przedsiębiorstwa, jednakże włączenie SKB w struktury ogólnoprowincjonalne uchroniło je od upadku. Budżet SKB na 1939 roku został obciążony dodatkowym zadłużeniem w wysokości 1500 RM na poczet Przedsiębiorstwa Wodnego w Jacinkach (Wassergesellschaft Jatzingen), które dostarczało wodę na użytek lokomotyw obsługujących tabor Kolei Koszalińsko-Białogardzko-Bobolickiej⁸⁰, a które właśnie w roku budżetowym 1938/1939 rozpoczęło działalność jako niezależny podmiot⁸¹.

⁷⁹ Geschäftsbericht 1939: 3.

⁸⁰ Geschäftsbericht 1939: 3.

⁸¹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 6469, passim.

W 1939 roku, obok bieżących napraw, wykonywano dodatkowe prace budowlane: rozbudowę rampy przeładunkowej na stacji kolejowej w Laskach, budowę sieci wodno-kanalizacyjnej na stacji w Jacinkach oraz wymianę wyposażenia wagonu osobowego nr 5⁸². Nie będzie zatem przesadnym stwierdzenie, że likwidacja SKB przez włączenie go do „Pommersche Landesbahnen” (o tym podmiocie nieco dalej), podobnie jak pozostałych przedsięwzięć kolei wąskotorowych funkcjonujących w prowincji pomorskiej, uchroniła podmiot przed rozpoczęciem procesu upadłościowego i likwidacją.

Na końcowym etapie operacji pomorskiej (luty–marzec 1945 roku) kolej na odcinku Sławno–Polanów była wykorzystywana do przywozu i ewakuacji uciekinierów. Linia tą prowadzono również ewakuację ludności cywilnej w kierunku dworca kolejowego w Sławnie (do końca lutego 1945 roku), przy użyciu między innymi wagonów towarowych. Zawieszono regularny ruch pasażerski. Kursowały pociągi wojskowe ze składami medycznymi (Michaelis 1988: 315). Tabor samochodowy SKB służył celom wojskowym już od pierwszych dni wybuchu wojny⁸³. Wszelki ruch na trasie ze Sławna do Polanowa został zamknięty 2 marca 1945 roku (w Polanowie i najbliższej okolicy prawdopodobnie już 26 lutego wskutek ostrzału miasta przez Armię Czerwoną; Dropko 2010: 371). Żołnierze Wehrmachtu wysadzili mosty kolejowe koło Sulechówka i Podgór (Deutsch Puddiger), a po wkroczeniu Armii Czerwonej na ziemię sławieńską w kwietniu 1945 roku rozpoczął się demontaż i wywózka torów kolejowych z elementami mocującymi szyny do podkładów na całym odcinku linii. Pozostawiono wyłącznie nieliczne szyny na stacjach kolejowych, które nie wchodziły w skład torów szlakowych (poboczne i bocznice), na przykład na stacji kolejowej w Polanowie czy odcinków stanowiących jednocześnie przejazdy drogowe, jak w Borkowie (Hoevel 1989: 856).

Przebudowa torowiska tylko w nieznacznym stopniu miała wpływ na bezpieczeństwo. Nadal dochodziło do wypadków, których sprawcą był błąd człowieka. Przykładowo, 23 sierpnia 1934 roku przy wyjeździe z dworca kolejowego w Ujeździe w kierunku Polanowa (oznaczenie według słupka hektometrowego: 6,2), podczas próbnej jazdy lokomotywa zderzyła się z planowym składem towarowym. W wyniku zderzenia trzy osoby zostały lekko ranne, po zabezpieczeniu śladów wypadku ruch przywrócono⁸⁴. Na eksploatowanej linii dochodziło do wypadków śmiertelnych w miejscach przecięć torowisk z lokalnymi drogami. Zdarzało się

⁸² Geschäftsbericht 1939: 3.

⁸³ <https://twierdzakolobrzeg.pl/twierdza/bateria-artylerii-stalej/264-bateria-nettelbeck-na-zalezu> [dostęp: 2.08.2022].

⁸⁴ Jahresbericht 1934: 12.

także wstrzymanie pociągów na skutek wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych, jakie przykładowo miały miejsce przez cały marzec 1931 roku i w styczniu 1938 roku, kiedy to wskutek znacznych opadów śniegu pociągi ze Sławna do Polanowa utknęły w drodze (Michaelis 1990: 161; Felber, Machel 2019: 83–85).

W pierwszym pełnym kalendarzowym roku sprawozdawczym (1935) rada nadzorcza SKB liczyła osiem osób, a w jej skład wchodziło: trzech przedstawicieli powiatu sławieńskiego (landrat powiatu sławieńskiego dr Friedrich von Zitzewitz – szef rady nadzorczej, burmistrz Polanowa dr Caesar – zastępca szefa rady nadzorczej, szef sławieńskiej chłopskiej organizacji powiatowej z Bobrowic – Reinhold Schmidt), dwóch przedstawicieli władz prowincjonalnych (dr Manfred Schulze-Plotzius – radca prowincjonalny ze Szczecina, Neumann-Silkow – radca prowincjonalny ze Szczecina), dwóch przedstawicieli władz pruskich (Schneider – przedstawiciel Prezydium Rejencji Koszalińskiej, Karl Klammt – wyższy radca Kolei Państwowych ze Szczecina) oraz przedstawiciel władz ogólnoniemieckich (Anton Werner – wyższy radca Kolei Państwowych ze Szczecina). Kierownictwo oraz prowadzenie przedsiębiorstwa powierzono radcy powiatowemu w stanie spoczynku Waldschmidtowi ze Sławna⁸⁵. W 1934 roku rada nadzorcza odbyła trzy posiedzenia: 25 stycznia, 27 czerwca i 30 października, na których wyraziła zgodę na podniesienie kapitału założycielskiego oraz dokonała zmian osobowych w składzie rady. Również akcjonariusze odbyli trzy zebrania: 25 stycznia, 27 czerwca i 30 października, a więc w tych samych terminach jak rada nadzorcza⁸⁶. W 1935 roku Neuman-Silkow został zastąpiony przez nadradcę budowlanego Fischera ze Szczecina⁸⁷, a w 1937 roku Fischer przez radcą prowincjonalnego Heinricha Zimmermanna⁸⁸. W tym roku przedstawiciela Prezydium Rejencji Koszalińskiej Schneidera, zasiadającego w radzie od 1921 roku, zastąpił Kollmann⁸⁹, a Kollmana w 1938 roku Wilhelm Bethge, radca rejencyjny⁹⁰. W 1935 roku odbyły się dwa zebrania rady nadzorczej: 13 kwietnia i 27 czerwca⁹¹. W 1936 roku nie nastąpiły już żadne zmiany w składzie rady. Odbyły się wówczas trzy zebrania: 14 lutego, 4 czerwca i 18 grud-

⁸⁵ Jahresbericht 1934: 2.

⁸⁶ Jahresbericht 1934: 5.

⁸⁷ Jahresbericht 1935: 2, 3.

⁸⁸ Geschäftsbericht der Schlauer Kleinbahn G.m.b.H. für das 40. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1937: 1 (dalej: Geschäftsbericht).

⁸⁹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 5522, Zusammensetzung der Kleinbahndarlehneausschüsse [1921], f. 60; Geschäftsbericht 1937: 1.

⁹⁰ Geschäftsbericht 1939: 1.

⁹¹ Jahresbericht 1935: 3.

nia⁹². W 1937 roku odbyło się już tylko jedno posiedzenie rady – 23 marca⁹³, jedno w 1938 roku – 20 czerwca⁹⁴ i jedno w 1939 roku – 7 lipca⁹⁵.

W 1938 roku skład rady nadzorczej ograniczono z ośmiu do siedmiu osób. Pomniejszenie składu nastąpiło w grupie przedstawicieli powiatu sławieńskiego. Powiat reprezentowany był tylko przez dwie osoby, z pominięciem burmistrza Polanowa⁹⁶. W 1939 roku przywrócono ośmioosobową obsadę rady nadzorczej z ramienia landratury sławieńskiej. Czym członkiem rady wybrano Limbrechta von Schlieffena z Sulechówka oraz nowo mianowanego nazistowskiego landrata sławieńskiego dr. Karla Wiggerta⁹⁷.

W 1939 roku z dawnego ośmioosobowego składu rady nadzorczej pozostały trzy osoby (Schulze-Plotzius, Klammt i Anton).

Kapitał założycielski SKB w 1934 i 1935 roku wyniósł 2 484 500 RM, przy czym 741 000 RM (29,83%) wniosła sławieńska landratatura, 631 800 RM (25,43%) Prezydium Prowincji Pomorskiej, 561 700 RM (22,60%) skarb państwa pruskiego i 550 000 RM (22,14%) skarb państwa niemieckiego⁹⁸. Fundusz odnawiania wynosił 19 322,50 RM (podniesiony w 1936 roku do 51 381,87 RM⁹⁹), fundusz rezerwowy zaś 842,99 RM (podniesiony w 1936 roku do 844,26 RM¹⁰⁰). Aktywa i pasywa spółki osiągały równowagę – w końcu 1934 roku wynosiły po 220 671,59 RM¹⁰¹, w końcu 1935 roku po 180 681,34 RM¹⁰², w końcu 1936 roku już po 2 814 464,34 RM¹⁰³. W tym roku podniesiono kapitał zgromadzony w funduszu odnawiania do 32 137,57 RM. Na poziomie jak w 1934 roku kształtował się fundusz rezerwowy. W 1935 roku utworzono fundusz specjalny, na który przeznaczono 511,83 RM¹⁰⁴, a w 1936 roku 521,93 RM¹⁰⁵. W 1936 roku nastąpiło podniesienie kapitału założycielskiego do 2 754 996 RM, przy czym

⁹² Jahresbericht 1936: 2, 3.

⁹³ Geschäftsbericht 1937: 2.

⁹⁴ Geschäftsbericht 1938: 2.

⁹⁵ Geschäftsbericht 1939: 2.

⁹⁶ Geschäftsbericht 1938: 1.

⁹⁷ Geschäftsbericht 1939: 1.

⁹⁸ Jahresbericht 1934: 4, 6; Jahresbericht 1935: 3.

⁹⁹ Jahresbericht 1936: 5.

¹⁰⁰ Jahresbericht 1936: 5.

¹⁰¹ Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung per 31. Dezember 1934: 2–5.

¹⁰² Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung per 31. Dezember 1935: 2–6.

¹⁰³ Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung per 31. Dezember 1936: 2–5.

¹⁰⁴ Jahresbericht 1935: 5.

¹⁰⁵ Jahresbericht 1936: 5.

1 011 496 RM (36,72%) przypadało na landraturę sławieńską, 631 800 RM (22,93%) na Prezydium Prowincji Pomorskiej, 561 700 RM (20,39%) na skarb państwa pruskiego i 550 000 RM (19,96%) na skarb państwa niemieckiego¹⁰⁶. Wysokość kapitału założycielskiego pozostała niezmienną również w latach 1937–1939¹⁰⁷. Tym samym zwiększony został udział kapitału pochodzącego od władz administracyjnych powiatu sławieńskiego i nastąpiło nieznaczne obniżenie proporcji kapitału pozostałych akcjonariuszy.

W 1934 roku SKB zatrudniało 17 pracowników biurowych i 42 robotników oraz obsługi taboru¹⁰⁸; w 1935 roku – 16 pracowników biurowych i 39 robotników oraz obsługi taboru¹⁰⁹ (w 1936 roku liczba ta obniżyła się do 37¹¹⁰). W 1937 roku zatrudnionych było 16 pracowników biurowych i 40 robotników łącznie z pionem obsługi taboru. Wszyscy pracownicy byli członkami Niemieckiego Frontu Pracy (Deutsche Arbeitsfront), toteż kadrowo przedsiębiorstwo można uznać za w pełni uzależnione od NSDAP¹¹¹. W 1938 roku zatrudnienie znalazło 20 pracowników biurowych i 36 robotników oraz obsługi taboru¹¹², a rok później 19 pracowników biurowych i 35 robotników oraz obsługi taboru¹¹³.

Zmiany organizacyjne, o których mowa powyżej, służyły przygotowaniu warunków do likwidacji autonomii SKB. Zgodnie z ustawą z 10 czerwca 1940 roku powstało przedsiębiorstwo Pomorskie Koleje Krajowe (Pommersche Landesbahnen), w skład którego wchodziły były 24 przedsiębiorstwa wąskotorowe prowincji pomorskiej, w tym SKB. Przedsiębiorstwa te z dniem 31 grudnia 1939 roku zlikwidowano. Ustawa weszła w życie z mocą obowiązywania od 1 stycznia 1940 roku¹¹⁴.

Demontaż linii kolejowej w 1945 roku zakończył faktyczną działalność przedsiębiorstwa. Należy zaznaczyć, że zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji z 3 października 1946 roku całość pozostałego majątku byłego przedsiębiorstwa SKB została przejęta przez skarb państwa polskiego¹¹⁵. Nie wpłynęło to jednak na podjęcie decyzji o odbudowie linii kolejowej z uwagi na brak w okolicy ważnych strategicznie zakładów przemy-

¹⁰⁶ Jahresbericht 1936: 3.

¹⁰⁷ Geschäftsbericht 1937: 1; Geschäftsbericht 1938: 1.

¹⁰⁸ Jahresbericht 1934: 6.

¹⁰⁹ Jahresbericht 1935: 5.

¹¹⁰ Jahresbericht 1936: 4.

¹¹¹ Geschäftsbericht 1937: 1.

¹¹² Geschäftsbericht 1938: 2.

¹¹³ Geschäftsbericht 1939: 1.

¹¹⁴ Geschäftsbericht 1939: 1.

¹¹⁵ „Monitor Polski” 1946, nr 118, poz. 218.

słowych, jednostek wojskowych itp. Jeszcze w latach 60. i 70. XX wieku pojawiały się koncepcje częściowej lub całkowitej odbudowy linii kolejowej; w połowie lat 60. XX wieku większość nasypów po dawnych torowiskach nadal stanowiła własność Polskich Kolei Państwowych. Temat odbudowy linii ze Sławna do Polanowa lub choćby na odcinku z Koszalina (Manowa) do Polanowa był przedmiotem analiz komisji gospodarczych przy Komitecie Wojewódzkim Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Koszalinie. Zamierzenia te miały jednakże ogólny charakter i wiązały się z doraźnymi potrzebami wynikającymi z budowy elektrowni wodnej w Żydowie oraz z planem gospodarczego ożywienia Polanowa i jego najbliższej okolicy. Stwierdzić należy, że koszty choćby częściowej odbudowy linii kolejowej, w powiązaniu z koniecznością budowy od podstaw zdewastowanych często obiektów inżynierskich, przewłaszczeniami gruntów związanymi z przeniesieniem własności z zasobów państwowych gospodarstw rolnych na rzecz kolei, skutecznie uniemożliwiły rozpoczęcie prac nad ponownym uruchomieniem ruchu kolejowego. Na początku lat 90. XX wieku, po upadku państwowych gospodarstw rolnych i przekształceniach własnościowych z tym związanych, problem odbudowy linii kolejowej ze Sławna do Polanowa przestał istnieć. Brakowało wówczas – tak jak i dziś brakuje – zarówno instytucjonalnej, jak i społecznej woli restytucji przedsięwzięcia. Trakt kolejowy pomiędzy Sławnem a Polanowem nie jest już przewidywany jako trakt z docelowym ruchem kolejowym ani w koncepcjach Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie, ani w koncepcjach Polskich Kolei Państwowych. Dawne torowiska uległy zniszczeniu wskutek ich niezgodnej z przeznaczeniem eksploatacji; na niektórych odcinkach są wykorzystywane jako drogi dojazdowe, inne odcinki pokryła dzika roślinność. Niemal całkowicie zniszczona została dawna infrastruktura (budynki stacyjne, obiekty pomocnicze, rampy kolejowe), nie istnieją elementy sygnalizacyjne, a nieliczne, które pozostały (oznaczenia hektometrowe), są zniszczone i trudne do odnalezienia w terenie. Wykorzystanie pokolejowego szlaku w celach turystycznych chociażby przez uruchomienie drogi rowerowej również nie znajduje zainteresowania wśród władz lokalnych. Władze biorą pod uwagę budowę i uruchomienie takiej dodatkowej atrakcji turystycznej, ale jak dotąd bez większego skutku.

ANEKS

Tabela A1. Przewozy osób i towarów na stacjach w Polanowie i Sławnie w latach 1927–1935

Stacja	Rok	Ruch osobowy	
		liczba	
		sprzedanych biletów	przewiezionych osób
Polanów	1927	28 264	.
	1928	26 221	26 517
	1929	28 158	28 523
	1930	24 702	26 068
	1931	21 920	22 503
	1932	15 384	15 943
	1933	13 523	13 793
	1934	14 590	14 766
Sławno	1927	190 240	.
	1928	201 046	173 258
	1929	186 604	164 835
	1930	168 567	151 363
	1931	142 677	132 755
	1932	113 159	104 590
	1933	105 587	92 701
	1934	120 859	100 090
1935	142 258	116 186	

Źródło do tabel A1–A7: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929: 356, 416; 1930: 356, 446; 1931: 366, 446; 1934: 356, 416; 1935: 100, 332.

Tabela A2. Wyslane i przyjęte przesyłki na stacjach w Polanowie i Sławnie w latach 1927–1935

Stacja	Rok	Waga przesyłek zgodna z listami przewozowymi [w tonach]		Liczba przesyłek zgodna z listami przewozowymi [w liczbach bezwzględnych]	
		masa towarowa		przesyłki	
		wysłana	przyjęta	wysłane	przyjęte
Polanów	1927	37	37	745	699
	1928	36	35	766	662
	1929	32	33	718	668
	1930	31	33	666	603
	1931	26	24	554	554
	1932	22	22	463	424
	1933	18	19	395	383
	1934	21	22	445	512
1935	20	23	446	535	

cd. tab. A2

Stacja	Rok	Waga przesyłek zgodna z listami przewozowymi [w tonach]		Liczba przesyłek zgodna z listami przewozowymi [w liczbach bezwzględnych]	
		masa towarowa		przesyłki	
		wysłana	przyjęta	wysłane	przyjęte
Sławno	1927	181	173	3 747	3 823
	1928	179	163	3 514	3 244
	1929	164	153	3 625	4 317
	1930	138	125	4 180	3 810
	1931	106	106	3 271	3 138
	1932	88	81	3 006	2 986
	1933	83	78	3 133	2 822
	1934	77	82	3 036	3 183
	1935	94	83	2 472	2 281

Źródło: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929: 356–357, 416–417; 1930: 356–357, 446–447; 1931: 366–367, 446–447; 1934: 356–357, 416–417; 1935: 100–101, 332–333.

Tabela A3. Przechowane bagaże na stacjach w Polanowie i Sławnie w latach 1927–1935

Stacja	Rok	Liczba przechowanych bagaży	
		zgodnie z dokumentami depozytowymi	w tym przechowanie rowerów
Polanów	1927	.	.
	1928	740	.
	1929	684	.
	1930	686	.
	1931	631	.
	1932	454	.
	1933	448	.
	1934	534	.
	1935	609	.
Sławno	1927	.	.
	1928	6 147	.
	1929	6 226	.
	1930	9 475	.
	1931	8 820	.
	1932	7 414	.
	1933	6 837	2
	1934	6 890	.
	1935	6 932	168

Źródło: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929: 356–365, 416–425; 1930: 356–365, 416–425; 1931: 366–375, 416–425; 1934: 356–365, 416–425; 1935: 100–109, 332–341.

Tabela A4. Przewóz towarów ekspresowych na stacjach w Polanowie i Sławnie w latach 1927–1935

Stacja	Rok	Towary ekspresowe			
		masa [w tonach]		liczba przesyłek zgodna z listami przewozowymi [w liczbach bezwzględnych]	
		wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte
Polanów	1927	2	12	104	752
	1928	3	17	190	1 084
	1929	5	22	250	1 251
	1930	5	17	361	1 138
	1931	9	16	698	1 178
	1932	8	15	632	1 376
	1933	7	19	573	1 776
	1934	5	22	412	1 818
	1935	7	23	462	1 753
Sławno	1927	12	48	560	2 568
	1928	12	48	600	2 436
	1929	14	57	658	3 752
	1930	14	45	706	2 960
	1931	10	36	604	2 636
	1932	9	33	602	2 313
	1933	10	41	816	3 381
	1934	11	50	764	4 051
	1935	16	56	945	4 364

Źródło: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929: 356–357, 416–417; 1930: 356–357, 446–447; 1931: 366–367, 446–447; 1934: 356–357, 416–417; 1935: 100–101, 332–333.

cd. tab. A5

Stacja	Rok	Przeladunek towarów sypkich zgodnie z listami przewozowymi											
		Mleko					drobnica						
		masa [w tonach]		w naczyniach zamkniętych		zgodnie z dokumentami przewozowymi z naczyniami zamkniętymi po opróżnieniu		masa [w tonach]		bezbiletowe		biletowe	
wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte		
Polanów	1927	.	.	.	.	.	.	11 512	19 200	6 722	19 223	.	.
	1928	.	.	.	.	.	.	17 087	17 422	6 834	20 264	38	293
	1929	.	.	.	.	.	.	19 054	16 939	1 240	1 141	10	19
	1930	.	.	.	.	.	.	10 956	15 053	749	1 023	7	23
	1931	.	.	.	.	.	.	9 131	12 263	606	871	3	18
	1932	.	.	.	.	.	.	6 339	11 413	500	824	1	8
	1933	.	.	.	.	.	.	4 541	12 307	426	889	5	13
	1934	.	.	.	.	.	.	7 565	16 433	652	1 132	7	3
	1935	.	.	.	.	.	.	10 810	19 358	839	1 369	2	5
	1927	902	89	.	.	1 234	.	26 580	51 895	28 312	52 835	.	.
1928	1 064	459	.	.	999	.	21 801	48 811	27 835	53 234	2 123	269	
1929	925	284	95	308	1 373	2 320	23 599	50 952	1 642	3 275	.	71	
1930	1 495	423	630	630	3 432	7 524	23 685	39 519	1 691	2 568	14	99	
1931	1 504	378	627	627	2 552	3 688	12 897	34 570	978	2 329	9	14	
1932	1 480	437	638	638	1 952	3 234	11 555	32 180	906	2 214	8	31	
1933	1 382	412	598	519	1 086	3 270	11 626	40 393	979	2 673	23	17	
1934	.	446	.	.	.	2 302	13 293	41 344	1 124	2 910	16	19	
1935	.	272	.	.	.	1 421	19 215	48 255	1 614	3 583	22	22	

Źródło: jak w tabeli A1.

Tabela A6. Przeladunek zwierząt i ptaków na stacjach w Polanowie i Sławnie w latach 1927–1935

Stacja	Rok	Liczba zwierząt				Ptactwo hodowlane (grupy L1–L7)		Przewóz zwierząt i ptactwa jako drobnicy			
		dużych (grupa S1 i S2)		małych (grupa S3, S4 i S5)							
		[w liczbach bezwzględnych]								bezbiletowy		biletowy
		wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte
Polanów	1927	419	221	9 389	959	.	.	.	.	.	.
	1928	499	301	9 009	822	.	.	.	.	.	.
	1929	501	190	8 127	745	.	.	233	98	.	6
	1930	406	138	7 357	523	.	.	233	81	.	3
	1931	324	89	8 383	403	.	.	212	55	.	.
	1932	207	77	7 421	722	.	.	157	58	.	2
	1933	277	108	7 537	743	.	.	174	68	1	7
	1934	358	158	8 261	665	.	.	182	75	.	11
	1935	719	193	7 905	532	.	.	218	73	.	11
Sławno	1927	2 385	1 868	94 269	79 323	.	.	.	.	.	.
	1928	2 760	1 870	99 277	86 070	.	.	.	.	.	.
	1929	2 664	1 841	103 340	79 114	700	2 748	1 795	2 519	1	92
	1930	2 181	1 771	110 663	84 399	200	1 793	1 752	2 638	5	115
	1931	1 892	1 390	117 888	90 093	289	1 375	1 737	2 537	1	84
	1932	1 535	1 193	107 916	84 010	838	2 436	2 763	2 539	.	95
	1933	1 776	1 412	101 044	76 803	399	1 409	1 798	2 458	.	125
	1934	2 003	1 471	101 454	74 915	556	2 377	1 918	2 646	3	136
	1935	4 085	2 795	105 681	83 499	.	1 401	2 378	3 155	2	132

Źródło: jak w tabeli A1.

Tabela A7. Przewóz padliny na stacjach Polanów i Sławno w latach 1927–1935

Stacja	Rok	Przewóz zbiorowy		Drobnica [w liczbach bezwzględnych]			
				bezbiletowa		biletowa	
		wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte
Polanów	1927	.	1	.	.	.	.
	1928	1	.	.	.	.	.
	1929	.	.	.	.	.	.
	1930	.	.	.	.	.	.
	1931	.	.	.	.	.	.
	1932	1	2	.	.	1	.
	1933	.	7	.	.	.	.
	1934	.	11	.	.	.	.
	1935	.	.	.	.	.	.

cd. tab. A7

Stacja	Rok	Przewóz zbiorowy		Drobnica [w liczbach bezwzględnych]			
				bezbiletowa		biletowa	
		wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte	wysłane	przyjęte
Sławno	1927	.	2	.	.	.	.
	1928	.	1	.	.	.	.
	1929	.	3	.	2	.	1
	1930	2	.	.	.	2	.
	1931	.	.	.	.	.	.
	1932	.	.	.	.	.	.
	1933	1	1	1	1	.	.
	1934	.	.	.	.	.	.
	1935	.	.	.	.	.	.

Źródło: jak w tabeli A1.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Koszalinie

Akta miasta Koszalina,

Rejencja Koszalińska.

Archiwum Państwowe w Szczecinie

Dyrekcja Kolei Rzeszy w Szczecinie,

Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie.

Landesarchiv Greifswald

Rep. 60: Oberpräsidium von Pommern.

Sąd Obwodowy w Sławnie

Wydział Powiatowy w Sławnie.

Źródła drukowane

Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan 1938, Stettin 1938.

Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan Sommer 1940/41, Stettin 1941.

Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresplan 1942/43 gültig ab 4. Mai 1942, Stettin 1942.

„Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin” (1918).

„Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin” (1919, 1921, 1933).

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung per 31. Dezember 1934.

- Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung per 31. Dezember 1935.
- Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung per 31. Dezember 1936.
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929.
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1930.
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1931.
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1934.
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1935.
- Geschäftsbericht der Schlauer Kleinbahn G.m.b.H. für das 40. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1937.
- Geschäftsbericht der Schlauer Kleinbahn G.m.b.H. für das 41. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1938.
- Geschäftsbericht der Schlauer Kleinbahn G.m.b.H. für das 42. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1939.
- Jahresbericht der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das 37. Geschäftsjahr (3. Geschäftsjahr nach Umwandlung in eine G.m.b.H.) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934.
- Jahresbericht der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das 38. Geschäftsjahr (4. Geschäftsjahr nach Umwandlung in eine G.m.b.H.) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1935.
- Jahresbericht der Schlauer Kleinbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das 39. Geschäftsjahr (5. Geschäftsjahr nach Umwandlung in eine G.m.b.H.) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936.
- „Monitor Polski” (1946).
- Stationsverzeichnis der Eisenbahn Europas 1929, hrsg. A. Nether, Berlin 1929.
- Statistik der Kleinbahn im Deutschen Reiche (1904–1909).

Prasa

- „Pommersche Zeitung” (1934).
- „Volks-Bote” (1917).
- „Zeitschrift für Kleinbahnen” (1906–1909).

Mapy i plany

- Kleinbahnhof Pollnow [Polanów]. Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe-Pollnow, Spurweite 1,435 m., 1 : 1000, 1931 rok.
- Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe-Pollnow. Spurweite 1,435 m. Teilhöhenplan, 1 : 1000, 1931 rok.
- Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe-Pollnow. Spurweite 1,435 m. Erdmassen-Verteilungs-Plan, 1 : 500, 1 : 4000, 1931 rok.
- Umbau der Schlauer Kleinbahn Schlawe-Pollnow. Spurweite 1,435 m. Kleinbahnhof Schlawe, 1 : 1000, 1932 rok.

- Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow Spurweite 1,435 m. Zeichnung zum Bau eines Dienstgebäudes auf der Verladestelle Jatzingen, 1 : 500, 1932 rok.
- Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurweite 1,435 m, 1 : 1000, 1 : 66 700 (profil), 1932 rok.
- Umbau der Schlawer Kleinbahn Schlawe–Pollnow. Spurw.[eite] 1,435 m. Erdmassen-Verteilungs-Plan, 1 : 500, 1 : 40 000, 1932 rok.

Opracowania

- BÄUMER W., BUFE S. 1988. *Eisenbahnen in Pommern. Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, Bd. 3, Egglham: Bufe Fachbuch-Verlag.
- BUCHWEITZ R., DOBBERT R., NOACK W. 2011. *Eisenbahndirektion Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851–1990. Deutsche Eisenbahndirektionen*, Berlin: VBN-Verlag B. Neddermeyer.
- BURZYKOWSKI R. 2019. *Koleje wąskotorowe na Pomorzu Zachodnim*, Rybnik: Eurosprinter.
- DROPKO A. 2010. Życie gospodarcze Polanowa w latach 1918–1945, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławińskiej*, t. X: *Miasto i gmina Polanów*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno–Polanów: Fundacja Dziedzictwo, 353–379.
- EGER G. 1905. Das Gesetz über die Bahneinheiten. Vom 19. August 1895 in der Fassung des Gesetzes vom 11. Juni 1902, Berlin: de Gruyter.
- FELBER R., MACHEL W. 2019. *Kleinbahnen in Hinterpommern. Raum Lauenburg, Köslin und Deutsch Krone*, Berlin: VBN-Verlag B. Neddermeyer.
- GEIBLER A. 1998. *Kleinbahnen in Pommern 1892–1914*, Wuppertal [maszynopis].
- HOEVEL R. 1981. *Kirchspiel Krangen Kreis Schlawe in Pommern. Ostdeutsche Landgemeinden und Kirchspiele*, Bd. 15, Marburg: Truso-Verlag.
- HOEVEL R. 1989. Buckow (Pom.), [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. 2: *Die Städte und Landgemeinden*, M. Vollack (hrsg.), Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 856–859.
- KISIEL A., PENCARSKI K. 2018. *Po wąskim torze. Dzieje Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej i jej następców (1898–2018)*, Koszalin: Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Akademia Pomorska w Słupsku.
- MALINOWSKI B. 2018. *Historia Bobolic do 1945 roku*, Bobolice: Muzeum Regionalne.
- MEISSNER H. 1986. Die Schlawer Kleinbahn, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 274–277.
- MICHAELIS E. v. 1988. *Kirchspiel Quatzow Kreis Schlawe in Pommern*, Schriften der J.G. Herder-Bibliothek Siegerland e.V., Bd. 19, Siegen.
- MICHAELIS E. v. 1990. *Kirchspiel Wusterwitz Kreis Schlawe in Pommern*, Schriften der J.G. Herder-Bibliothek Siegerland e.V., Bd. 22, Siegen.
- MÜLLER K. 1930. *Die Zukunft des öffentlichen Landverkehrs in Deutschland*, Berlin: Deutsche Verkehrswesen.
- PENCARSKI K. 2013. Problemy społeczne i gospodarcze Darłowa i Sławna w latach 1918–1939, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławińskiej*, t. XI: *Ośrodki miejskie*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Darłowo–Sławno: Fundacja Dziedzictwo, 267–300.
- PENCARSKI K. 2017. *Gospodarka miast rejencji koszalińskiej w latach 1918–1938*, Gdynia: Wydawnictwo Region.
- PUNDT H., 1925. Das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu den Privateisenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen nach dem Reichsbahngesetz und in der Praxis, *Verkehrstechnik. Zentralblatt für das gesamte Land- Wasser- und Luftverkehrswesen* 51, 1–6.

- RYDZ E., MENDEL P. 2007. Rozwój i regres sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym, *Ślupskie Prace Geograficzne* 3, 5–23.
- STANKIEWICZ R., STIASNY M. 2014. *Atlas linii kolejowych Polski 2014*, Rybnik: Eurosprinter.
- SZULTKA Z. 2013. *Historia Wielina do 1945 roku*, Sławno: Fundacja Dziedzictwo.
- WENDT H. 2004. *Bublitz in Pommern. Chronik 1000–1947. Geschichte, Quellen, Statistiken*, Hamburg: Pommerscher Greif.

Strony internetowe

- https://de.wikipedia.org/wiki/Schlauer_Kreisbahn_T_1_und_T_2 [dostęp: 2.08.2022].
- <https://twierdzakolobrzeg.pl/twierdza/bateria-artylarii-stalej/264-bateria-nettelbeck-na-zalezu> [dostęp: 2.08.2022].

Anlässe, Konzeptionen und Umbau der Schmalspurbahn Schlawe (Sławno)–Pollnow (Polanów)–Sydow (Żydowo) im Abschnitt Schlawe–Pollnow in eine Normalspurbahn (1925–1934)

Zusammenfassung

Der Autor stellt Anlass und Konzeptionen für den Umbau der Schmalspurbahn Schlawe über Pollnow nach Sydow dar. Er bespricht vor Allem die Probleme des Abschnittes Schlawe–Pollnow, mit denen sich das Landratsamt Schlawe in den Jahren 1925 bis 1934 befassen musste. Das Schlauer Amt und die Behörde der Deutschen Staatlichen Eisenbahn in Stettin planten den Abschnitt der Schmalspurbahn Schlawe–Pollnow moderner zu gestalten, dazu wurden viele ökonomische Kalkulationen benötigt, z.B. der Beweis, dass die jetzige Nutzung der Bahn nicht rentabel sei. Nach dem Ersten Weltkrieg wären neuzeitige Veränderungen der Bahn von Ende des 19. Jahrhunderts / Anfang des 20. Jahrhunderts von Vorteil. Dazu trugen der neue Besitzer, Lohnänderungen und neue Vorschriften der Staatlichen Bahn einen großen Teil bei. Der Autor bespricht die neue Rechtslage, die Vorbereitung von vorgeschriebener Dokumentation und Grundstückveränderungen. Er beschreibt den Besitz des vorhandenen Wagenparks und die Analyse des Personen- und Güterverkehrs, deren Tendenz in der Nachkriegszeit viel größer geworden sei.

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 i krajobraz kulturowy oraz uczestnictwo w procesie wychowania dzieci i młodzieży z położeniem nacisku na kształtowanie świadomości historycznej i szacunku dla świadectw przeszłości.

Od 2002 roku Fundacja wydaje serię pn. „Historia i kultura ziemi sławieńskiej” podejmującą 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: 978-83-957115-5-8



9788395711558