

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XII

MIASTO SŁAWNO



FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XII

MIASTO SŁAWNO

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO 2017

ABSTRACT: Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka (eds), *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. 12: *Miasto Sławno* [History and Culture of the Sławno region, vol. 12: Sławno – the town]. Fundacja „Dziedzictwo”, Sławno 2017, pp. 328, figs 109, tables 17. ISBN: 978-83-947670-0-6. Polish texts with German summaries.

These are studies of aspects of history and culture of the town Sławno (Pomerania, Poland). Its origin is in Middle Ages (14th century) but there are some archaeological data suggesting the earlier erection of the town. The town and its citizens were subject of many political changes. Since mid of 17th century up to mid of 20th century the town was under German control. During that time the town developed in terms of cultural aspects as well as spatially. The concept of the palimpsest allows to identify the processes of introducing new and erasing existing elements of the town. Some papers discuss changes in townscape – slow, evolutionary in 18th and 19th century and quick and dramatic after the WWII. Will the history of the town inspire current citizens to promote sustainable development including respect to the historic value?

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2017
© Copyright by Authors

Na okładce: Hugo Walzer, *Kościół Mariacki* 1920, olej, 74 × 94 cm

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*
Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

Publikację wydano przy finansowym wsparciu Urzędu Miejskiego w Sławnie

Wydawca/Herausgeber: Fundacja „Dziedzictwo”, 76-100 Sławno, ul. A. Cieszkowskiego 2

ISBN: 978-83-947670-0-6

Druk/Druck: BOXPOL, 76-200 Słupsk, ul. Wiejska 28, e-mail: boxpol@post.pl

Spis treści

Jan Sroka, Włodzimierz Rączkowski, <i>Historia jako konfrontacja: czy odrabiamy lekcje?</i>	7
Ignacy Skrzypek, <i>Badania archeologiczne na terenie Sławna</i>	17
Krzysztof Skrzypiec, <i>Sławno w zasobie Archiwum Państwowego w Koszalinie Oddział w Słupsku</i>	47
Józef Lindmajer, <i>O ludności Sławna od połowy XVII do przełomu XVIII i XIX wieku. Wybrane zagadnienia</i>	65
Sylwia Wesołowska, <i>Szkolnictwo w Sławnie do 1945 roku. Próba podsumowania</i>	87
Krystyna Rypniewska, <i>Witraże przedwojennego Sławna</i>	113
Janina Kochanowska, <i>Wczesna twórczość rzeźbiarska Fritza Theilmanna w pomorskim Sławnie</i>	129
Konstanty Kontowski, <i>Cmentarze, pomniki i miejsca pamięci o zmarłych w Sławnie</i>	147
Ewa Gwiazdowska, <i>Architektura i urbanistyka dawnego Sławna w świetle źródeł ikonograficznych z czasu od XVII do połowy XX wieku</i>	161
Kacper Pencarski, <i>Transport w Sławnie w latach 1918–1939</i>	241
Włodzimierz Rączkowski, <i>Historyczne przestrzenie miasta we współczesnym kontekście – spojrzenie z... dystansu</i>	261
Zbigniew Sobisz, <i>Dendroflora terenów zieleni Sławna</i>	287
Indeks osób	317
Indeks nazw geograficznych	323
Lista adresowa Autorów	327



Transport lądowy w Sławnie w latach 1918–1939

KACPER PENCARSKI (Słupsk)

Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie jest próbą przedstawienia transportu w Sławnie w latach 1919–1939 oraz ukazanie jego roli w mieście w powiązaniu z najbliższą okolicą. Sławno, siedziba powiatu, charakteryzowało się odmiennym w porównaniu z siedzibami sąsiednich powiatów (boboliczkiego (do 1932 roku), koszalińskiego, miastecckiego i słupskiego) oddziaływaniem na powiat. Dobrze skomunikowane Sławno uzupełniało się w funkcjach komunikacyjnych i transportowych z Darłowem i Sianowem, jednakże komplementarność transportu osobowo-towarowego pomiędzy Sławniem a Polanowem wymusiła powstanie w Polanowie odrębnego pomocniczego ośrodka usługowego w powiecie sławieńskim.

W konsekwencji funkcjonalnie Sławno oddziaływało bezpośrednio na północną i centralną część powiatu sławieńskiego, pozostawiając południową jego część (z Polanowem) jako obszar ciężący komunikacyjnie ku Bobolicom i Koszalinowi.

Podstawę niniejszego tekstu stanowią przede wszystkim źródła statystyczne i archiwalne, gdyż w istniejących opracowaniach brakuje pogłębionych studiów nad transportem w Sławnie i powiecie sławieńskim przed 1945 rokiem. Uzupełnieniem może być dokumentacja katastralna umożliwiająca dokładne przeanalizowanie procesów związanych z przekształceniami własnościowymi w Sławnie, o ile odnosiły się one do zmian w strukturze własności w powiązaniu z inwestycjami komunalnymi, w tym inwestycjami drogowymi¹.

¹ Pomocne w tym zakresie są akta pruskiego Urzędu Katastralnego w Sławnie (Katasteramt Schlawe), przechowywane w Archiwum Państwowym w Koszalinie Oddział w Słupsku, gdzie ogólne zmiany w strukturze własności znajdują odzwierciedlenie

1. Sieć dróg

Sieć dróg w Sławnie oparto przede wszystkim na istniejącym tu trakcie równoleżnikowym z Gdańska do Szczecina oraz trakcie ze Sławna do Darłowa, mającym w przeszłości nade wszystko handlowy charakter (Jażewicz 2013: 24–25). Stanowiła ona również odzwierciedlenie powszechnie stosowanych na Pomorzu Zachodnim rozwiązań w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego oraz połączeniu z tym komunikacji i transportu. Po 1918 roku zaistniała konieczność dostosowania dróg miejskich do wymogów nowoczesnej komunikacji, a przede wszystkim stale wzrastającego ruchu zmotoryzowanego.

Po zakończeniu I wojny światowej transport drogowy w Sławnie i w jego najbliższej okolicy uległ zasadniczym przemianom. Podyktowane było to przede wszystkim coraz większym wykorzystaniem pojazdów silnikowych, które skutecznie wypierały dotychczasowe środki lokomocji oparte na sile zwierząt pociagowych (koni). W ślad za tymi przeobrażeniami zasadniczym zmianom uległy nie tylko ogólne warunki poruszania się po drogach miejskich, ale i zmiany w sławieńskiej infrastrukturze drogowej. Pojawiło się również nowe pojęcie „ulicy”, „drogi” („die Straße”, następnie „die Kunststraße”) w znaczeniu drogi przelotowej, planowanej w swoim przebiegu, a niebędącej wynikiem zmian przestrzennych w kolejnych stuleciach, w których określoną rolę pełnił trakt o nieregularnym biegu.

Zmiana uwarunkowań gospodarczych po 1919 roku, wynikająca z przegranej przez Niemcy wojny, wymusiła konieczność rezygnacji z wielu inwestycji prowadzonych przez władze samorządowe bądź przerzucenie kosztów ich sfinansowania na skarb państwa pruskiego. W taki sposób władze miast prowincji pomorskiej, w tym Sławna, próbowały przeprowadzić konieczne prace drogowe, gdyż stan ulic na skutek zwiększonego ruchu drogowego (a raczej nieprzystosowanej do tego sieci ulic), jak i wieloletnich zaniedbań był z reguły zły. Skupienie zabudowy mieszkalnej i gospodarczej w bezpośrednim sąsiedztwie dróg przelotowych skutkowało naruszeniem konstrukcji budynków, powstawaniem pęknięć ścian i narażeniem budynków na drgania. Zapobiegać miało temu wprowadzenie przez władze Sławna ograniczeń w prędkości coraz liczniejszych ciężkich pojazdów. Rozróznilo ograniczenia prędkości w odniesie-

w sygnaturach: 343, 344, 345, 747, 748 i 749, zamykając się w latach [1865] 1918–1939 [1940–1949]; zob. Archiwum Państwowe w Koszalinie Oddział w Słupsku, Urząd Katastralny w Sławnie, sygn. 343–345, 747–749, *passim*. O zachowanej dokumentacji katastralnej dotyczącej Sławna i powiatu sławieńskiego zob. Chochul 2008: 191–193.

niu do pojazdów ciężarowych bez ładunku i z załadunkiem, co podyktowane było stanem i wytrzymałością nawierzchni ulic².

Do około 1920 roku w niewielkim stopniu wykonywano prace naprawcze dróg wylotowych ze Sławna. Niektóre z nich charakteryzowały się złożoną sytuacją prawną w zakresie tytułów własności. Przykładem była droga ze Sławna do Żukowa, przylegająca do parcel Urzędu Rentowego w Koszalinie (Fürstlich-Hohenzollernsches Rentenamt), na który władze miasta i powiatu sławieńskiego próbowały w 1928 roku zrzucić obowiązek finansowania utrzymania drogi³. Spór o nie świadczył o sprzeczności interesów między władzami Sławna a instytucjami państwowymi, a także o poszukiwaniach innych form finansowania utrzymania dróg, zwłaszcza dróg przelotowych⁴. Działania te zakończyły się pozytywnie tylko w przypadku obowiązku utrzymania przez władze miejskie i powiatowe dróg lokalnych⁵.

Obciążenia fiskalne gminy miejskiej, a przede wszystkim zmiany w prawie podatkowym w 1923 roku, doprowadziły do zapaści budżetu Sławna i budżetu powiatu sławieńskiego w drugim kwartale tego roku. Próby kredytowania inwestycji drogowych były odtąd utrudnione, podmioty zaś udzielające pożyczek (głównie Powiatowa Kasa Oszczędności w Sławnie – *Kreissparkasse* i Miejska Kasa Oszczędności w Sławnie – *Stadtsparkasse*) kierowały zapytania do władz rejencji koszalińskiej o wypłacalność sławieńskiej landratury (ta bowiem prowadziła większość inwestycji drogowych w Sławnie) i od niej uzależniały udzielanie kredytów inwestycyjnych⁶.

W styczniu 1924 roku władze policyjne Sławna wprowadziły w życie przepisy dotyczące ruchu kołowego w mieście. Zakazano m.in. przejazdu pod Bramą Koszalińską i Bramą Słupską oraz w ich pobliżu kierowcom pojazdów, których załadunek stanowiło drewno o dużych rozmiarach, pod karą 150 marek w złocie. Podobne obostrzenia obowiązywały od 1927 roku kierowców samochodów ciężarowych przewożących węgiel, koks, ka-

² „Kreisblatt des Landkreises Stolp” z 27 lipca 1932 roku, s. 117.

³ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Koszalin), Urząd Rentowy Książąt Hohenzollernów w Koszalinie, sygn. 109, pismo Wydziału Powiatowego w Sławnie do Urzędu Rentowego w Koszalinie z 16 stycznia 1929 roku, f. 77–78.

⁴ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: AP Szczecin), Naczelne Prezydium Provincji Pomorskiej w Szczecinie (dalej: NPPP), sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 20 listopada 1924 roku, f. 21 i 16 stycznia 1925 roku, f. 49.

⁵ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, zarządzenie o zniesieniu obowiązku utrzymania dróg gruntowych w powiecie Sławno z 20 XI 1924 roku, f. 50–51.

⁶ AP Koszalin, Rejencja Koszalińska (dalej: RK), sygn. 4019, pisma Wydziału Powiatowego w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 10 sierpnia 1923 roku, f. 276–278 i 14 sierpnia 1925 roku, f. 317; „Schlawer Zeitung” z 20 sierpnia 1923 roku.

mienie itp. Tego rodzaju transport mógł odbywać się jedynie bocznymi drogami w rejonie ul. Dworcowej⁷. Władze policji w Sławnie informowały również prezydium rejencji w Koszalinie o wzrastającym ruchu samochodów ciężarowych przejeżdżających przez Sławno drogą Słupsk–Koszalin, utrudniających i spowalniających ruch w mieście. Zwracano również uwagę na zły stan techniczny budynków zlokalizowanych w pobliżu dróg przelotowych, pogarszany przez ruch samochodów ciężarowych z załadunkiem. Dodać należy, że ruch pojazdów skutecznie utrudniał inne zadania komunalne związane z wymianą instalacji kanalizacyjnych w ścisłym centrum Sławna⁸. Natężenie ruchu stało się tak duże, że doprowadziło do składania przez mieszkańców miasta skarg na uciążliwości z tym związane do władz Sławna, powiatu sławieńskiego i rejencji koszalińskiej. Budowę drogi obwodowej, mającej za zadanie przejąć uciążliwy ruch ciężkich pojazdów, zaplanowano jeszcze w 1911 roku, jednakże dopiero krytyczny stan dróg przelotowych szosy ze Szczecina do Gdańska wymusił na władzach Sławna i powiatu sławieńskiego konieczność jej wybudowania w końcu lat 20. ubiegłego wieku⁹.

Równoległe z działaniami władz Sławna w zakresie poprawy komunikacji i transportu podobne działania prowadziła sławieńska landratura. W 1926 roku władze powiatu sławieńskiego przyjęły do realizacji plan modernizacji dróg w powiecie. Należy jednakże zaznaczyć, że finansowy wkład Sławna w tego rodzaju inwestycje był niewielki czy wręcz symboliczny (np. zabezpieczenie 15 marek na utrzymanie mostu nad Moszczenicą), co wynikało nie tylko z ogólnej zapaści finansowej miasta, ale i z podziału zadań związanych z utrzymaniem dróg między władze miasta i powiatu sławieńskiego¹⁰. W 1927 roku plan inwestycji drogowych został zmodyfikowany ze względu na konieczność jego dostosowania do przepisów wydanych przez Związek Komunalny Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (*Provinzialverband von Pommern*). Umożliwiło to pozyskanie z funduszy prowincjonalnych środków na remont drogi ze Sławna do Polanowa¹¹. Zawarcie umów między sławieńskim magistratem a Związ-

⁷ AP Koszalin, RK, sygn. 4300, „Polizeiverordnung” z 1 lutego 1924 roku (inserirat; b.f.); zarządzenie Policji w Sławnie z 19 maja 1927 roku (b.f.).

⁸ AP Koszalin, RK, sygn. 4334, Stadt Schlawe. Kanalisation des Marktplatzes, der Markt-, Mühlen- u. Bergstraße, plan bez skali z 24 czerwca 1919 roku (b.f.).

⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 4300, pismo Policji w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 19 maja 1927 roku (b.f.); „Polizeiverordnung” z 8 czerwca 1927 roku (inserirat; b.f.).

¹⁰ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, Haushaltsplan der Straßenverwaltung des Kreises Schlawe für das Rechnungsjahr 1926 (projekt z 5 maja 1926 roku), f. 36–37.

¹¹ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 15 listopada 1927 roku, f. 271–272.

kiem Komunalnym Prowincji Pomorskiej na dofinansowanie przebudowy tej drogi oraz drogi z Sianowa (przez Sławno) do Reblina nastąpiło 27 października 1927 roku¹².

Rosnący ruch uliczny oraz niedostosowanie sieci dróg w Sławnie prowadziły do wyznaczania niektórych ulic jako dróg o jednokierunkowym ruchu. Do czasu wejścia w życie kompleksowych planów zagospodarowania przestrzennego decyzje w tym zakresie były wydawane w formie rozporządzeń burmistrza oraz zatwierdzane przez landraturę sławieńską. Wykaz ulic jednokierunkowych oraz ulic i placów o ograniczonym ruchu bądź wykaz ulic wyłączonych z ruchu kołowego lub ruchu samochodów ciężarowych stanowił integralną część rozporządzeń. Stan ulic, nie tylko w ich gęstej siatce ścisłego centrum, budził zastrzeżenia. Przykładowo, prezydent rejencji koszalińskiej w latach 20. i 30. XX wieku wprowadził dalsze obostrzenia w ruchu samochodów ciężarowych, których masa własna przekraczała 5,5 t, polegające na obniżeniu prędkości jazdy do 8 km/h¹³. W 1930 roku podniesiono prędkość pojazdów ciężarowych do 25 km/h (poniżej 5,5 t) oraz do 15 km/h (dla pojazdów powyżej 5,5 t) na kilku sławieńskich ulicach. Ograniczono również ruch przelotowy wyłącznie do obecnych ulic: M. Curie-Skłodowskiej (*Stolper Vorstadt*), Gdańskiej (*Stolperstraße*), pl. kard. S. Wyszyńskiego (*Markt*), Jedności Narodowej (*Kösliner Vorstadt*) i Koszalińskiej (*Köslinerstraße*)¹⁴. Dalsze zmiany prędkości ruchu w Sławnie nastąpiły w 1932 roku i polegały na ograniczeniu prędkości pojazdów osobowych w terenie zabudowanym do 40 km/h (Gołubicki, Kasproviak 2011: 64).

W Niemczech w 1934 roku wprowadzono numerację dróg przelotowych i szos. Trasa pomiędzy Słupskiem a Szczecinem otrzymała oznaczenie szosy nr 2 (Reichstraße nr 2), natomiast droga ze Sławna do Bobolic przez Polanów – nr 159 (Reichstraße nr 159). Pozostałe drogi lokalne, biorące swój początek w Sławnie, nie miały numerów (Vollack I 1986: 264).

2. Drogowy transport osobowy

Poczta Rzeszy (*Reichspost*) miała własny wkład w organizację oraz obsługę przewozów towarowych i pasażerskich. W Sławnie usługi

¹² AP Koszalin, RK, sygn. 4060, odpis umowy między Powiatowym Związkiem Komunalnym w Sławnie a Związkiem Komunalnym Prowincji Pomorskiej w Szczecinie z 26 lipca/18 sierpnia 1927 roku, f. 273–274.

¹³ „Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Köslin” (dalej: „AdPRK”) z 29 listopada 1924 roku, s. 251.

¹⁴ „AdPRK” z 1 listopada 1930 roku, s. 144.

transportowe świadczone przez pocztę pozwalały na skomunikowanie głównie Sławna z najbliższą okolicą – w ramach północnej części powiatu sławieńskiego, a następnie z centralną częścią powiatu. Na linii Sławno–Jarosławiec–Sławno w roku budżetowym 1925/1926 przewieziono łącznie 8595 osób, w roku budżetowym 1926/1927 – 11 651 osób, w roku budżetowym 1929/1930 zaś – 13 959 osób. W lutym 1926 roku na linie tę skierowano dodatkowy autobus¹⁵. 1 sierpnia 1929 roku Urząd Pocztowy w Sławnie, za zgodą Naczelnej Dyrekcji Poczty w Koszalinie, uruchomił kolejne stałe linie: Sławno–Wrząca–Reblino–Sławno, Sławno–Postomino–Złakowo–Pieszcz–Sławno, Sławno–Krag–Laski–Żegocino–Sławno i Sławno–Krupy–Karwice–Sławno¹⁶, a 15 maja 1930 roku linię Sławno–Pękanino¹⁷.

W połowie 1930 roku w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Słupsku zarejestrowani byli następujący przewoźnicy w powiecie sławieńskim: dyrekcja Poczty Rzeszy w Koszalinie obsługująca połączenia: Darłowo–Drozdowo–Łącko, Sławno–Jarosławiec, Sławno–Łącko, Sławno–Krag, Sławno–Pękanino, Sławno–Słonowice–Reblino–Noskowo–Sławno, Sławno–Postomino–Złakowo–Pieszcz–Sławno, Sławno–Krag–Laski–Żegocino–Sławno oraz „Przewoźnik Ludwig w Sianowie” (*Fuhrhalter Ludwig, Zanow* – połączenie Sianów–Osieki) (Sievers 1929: 114–115; Reich 1938: 356; Czerwiński 1975: 102; Vollack 1986: 264)¹⁸.

Nie można pominąć funkcji Darłowa w odniesieniu do transportu w Sławnie i powiecie sławieńskim. W Darłowie i DarłóWKu ukształtowanie się bazy transportowej, zarówno towarowej, jak i osobowej, przebiegało od około 1920 roku w sposób szczególny. Uruchomienie połączeń autobusowych z Koszalinem i z północną częścią powiatu sławieńskiego pozwoliło na większą aktywizację ludności wiejskiej i jej udział w życiu

¹⁵ AP Koszalin, RK, sygn. 4138, *Bericht über die Verwaltung u. den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1925* (1. April 1925 bis 31. März 1926) (inserirat), s. 23; *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1926* (1. April 1926 bis 31. März 1927) (inserirat), s. 22.

¹⁶ AP Koszalin, RK, sygn. 4138, *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1929* (1. April 1929 bis 31. März 1930) (b.f.).

¹⁷ AP Koszalin, RK, sygn. 4138, *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1930* (1. April 1930 bis 31. März 1931) (b.f.); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1931* (1. April 1931 bis 31. März 1932) (b.f.); Radde 1986: 260.

¹⁸ „Ostpommersche Wirtschaft” z: marca 1928 roku, s. 26; lutego 1935 roku, s. 7; Anonim 1931.

gospodarczym miasta przy jednoczesnej dywersyfikacji środków transportu i rezygnacji z własnego transportu. Z drugiej strony, gospodarcze środowisko Darłowa odczuwało niedosyt z powodu usług przewozowych w zakresie transportu osób przez kolej państwową. Powody do niezadowolenia wynikały przede wszystkim ze słabego powiązania komunikacyjnego z powiatowym Sławnem, które cechowało się mniejszą liczbą podmiotów gospodarczych, jak i liczbą ludności. W Darłowie nastąpiła większa niż w Sławnie koncentracja usług, jednakże organizacja komunikacji Darłowa z pozostałymi częściami powiatu, a w szczególności z ośrodkami miejskimi, tj. z Polanowem, Sianowem i Sławnem, była niedostateczna (Floret, Rosenow 1929: 11; Adressbuch Schlawa 1937: 93).

W celu wprowadzenia jednolitej administracji w zakresie organizacji ruchu drogowego przyjęto oznaczenia pojazdów w postaci tablic rejestracyjnych, których oznaczenie było wspólne dla prowincji pomorskiej bez uwzględnienia podziału na rejencje i powiaty. Prowincja pomorska, a tym samym rejencja koszalińska, otrzymała liczbowo-literowe oznaczenie „I H”, po którym występowały cztery cyfry (do 1927 roku), a następnie pięć bądź sześć cyfr¹⁹. Sławnu i powiatowi sławieńskiemu przypadły pule numerów: 19501–20700, 53201–53700, 99901–100400 i 100901–102900²⁰.

Inwestycje drogowe stanowiły okazję do nadużyć związanych z ich realizacją. Sławieński inspektor drogowy (*Oberstraßeninspektor*) Willi Krause wykorzystywał stanowisko do osiągania nielegalnych dochodów. Wieloletni proceder przestępczy, polegający na zawieraniu porozumienia z dostawcami budulca (głównie z lokalnymi brukarzami i kamieniarzami) na nawierzchnię miejskich ulic poprzez zawyżanie cen rynkowych oraz kosztów robocizny, doprowadził do wytoczenia sprawy karnej przed Wydziałem Karnym Sądu w Słupsku²¹. Przesłuchano około 50 świadków, sławieński Wydział Powiatowy zaś, opierając się na stwierdzeniu Wy-

¹⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 549, passim; *Das Neue Deutsche Reichsrecht*, hrsg. H. Pfundtner i R. Neubert, Berlin 1937, s. 56.

²⁰ AP Szczecin, NPPP, sygn. 2169, *Liste über die Verteilung der Nummernreihen für Kraftfahrzeuge auf die Zulassungsbehörden. Provinz Pommern* [1927 rok], f. 13–14; *Verzeichniss der seit der Aufstellung der letzten Übersicht (23.12.1927 [OP I Nr 12607]) zugewiesenen Nummernreihen für Kraftfahrzeuge auf die Zulassungsbehörden*, f. 130–131; *Übersicht über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge* [b.d.], f. 209; *Übersicht über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge* [b.d.], f. 225; pismo prezydenta rejencji w Szczecinie do Ministerstwa Komunikacji Rzeszy w Berlinie z 11 czerwca 1938 roku, f. 269; *Übersicht über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge* [1938 roku], f. 357–361; pismo prezydenta rejencji w Szczecinie do landratów prowincji pomorskiej, prezydium Policji w Szczecinie i prezydenta rejencji w Koszalinie z 31 października 1938 roku, f. 380.

²¹ „Stolper General-Anzeiger” z 7 grudnia 1929 roku.

działu Karnego, nałożył relatywnie niską karę Krausemu w postaci pozbawienia go miesięcznego dochodu²².

Powiat sławieński był członkiem lokalnych organizacji transportowych. W 1924 roku miasto i powiat przystąpiły do Towarzystwa Komunikacji Ciężarowej (*Kraftverkehrsgesellschaft m.b.H.*) z siedzibą w Szczecinie i partycypowały w kosztach utrzymania organizacji²³.

Okazjonalnie landratura sławieńska wspierała modernizację taboru samochodowego instytucji jej podległych. W 1928 roku władze powiatu wsparły m.in. sfinansowanie zakupu samochodu dla sławieńskiego szpitala, umożliwiającego transport osób do tutejszej lecznicy, a tym samym wyeliminowania transportu konnego. Producentem i dostawcą auta były szczecińskie zakłady motoryzacyjne Stoewera²⁴.

3. Transport kolejowy

3.1. Kolej państwowa (Reichsbahn)

Istotnym elementem współtworzącym bazę transportową Sławna była kolej. Można pominąć tutaj kwestie dotyczące transportu kolejowego w odniesieniu do całości powiatu sławieńskiego, by uwypuklić cechy transportu kolejowego w Sławnie. Dodać należy, że istniejąca w latach 20. i 30. XX wieku sieć połączeń kolejowych obejmujących m.in. Sławno ukształtowała się w drugiej połowie XIX wieku²⁵ i uzupełniona została w roku 1911²⁶. W 1922 roku nadzór nad działalnością kolei państwowej (podobnie jak przedsiębiorstwa kolei wąskotorowej) objęła Dyrekcja Kolei w Szczecinie (*Eisenbahndirektion Stettin*), wcześniej Dyrekcja Kolei w Gdańsku (*Eisenbahndirektion Danzig*). Była to konsekwencja utworzenia państwa polskiego, a następnie umów polsko-niemieckich związanych z przejęciem przez Polskę taboru i linii komunikacyjnych na Pomorzu Nadwiślańskim (Przegiętka 2015: 51–57).

²² AP Koszalin, RK, sygn. 4019, pisma Wydziału Powiatowego w Sławnie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 7 grudnia 1929 roku, f. 509–510 i 27 czerwca 1930 roku, f. 511.

²³ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 26 marca 1926 roku, f. 257.

²⁴ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 26 października 1928 roku, f. 387.

²⁵ 1 lipca 1869 roku otwarto linię kolejową na odcinku Koszalin–Słupsk (tzw. *Hinterpommersche Bahn*), a 15 listopada 1878 roku na odcinku Korzybie–Sławno–Darłowo (tzw. *Preußische Ostbahn*).

²⁶ Otwarcie linii kolejowej ze Sławna do Ustki nastąpiło 18 sierpnia 1911 roku.

Państwowy transport kolejowy funkcjonował w warunkach wynikających ze zmian granic Niemiec po 1918 roku. Tym samym zaistniała konieczność wprowadzenia i zastosowania nowych stawek za przewozy kolejowe, odzwierciedlających zaistniałe uwarunkowania gospodarcze związane m.in. z utworzeniem państwa polskiego, a także z przeobrażeniami, jakim uległ wewnętrzny i zewnętrzny rynek regionalny Sławna. Cenniki usług za przewozy osobowe i towarowe, organizowane oraz obsługiwane przez kolej i pocztę, ogłaszane były nie tylko w oficjalnych komunikatach w dziennikach uchwał władz powiatu sławieńskiego czy władz rejencji koszalińskiej, ale i w pismach ogólnodostępnych²⁷.

Nieznaczne ułatwienia w komunikacji kolejowej nastąpiły wskutek obustronnych porozumień między Polską a Niemcami w zakresie przejazdu koleją przez Pomorze w granicach Rzeczypospolitej (tzw. korytarz – *Korridor*) (Bock 2012: 63–65). Nie oznaczało to jednakże możliwości włączenia stacji kolei państwowej w Sławno do atrakcyjnych pod względem kosztów przewozów towarowych pomimo lokalizacji na szlaku kolejowym łączącym Niemcy z Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem (Lindmajer

Tabela 1. Przewozy koleją państwową na stacji Sławno w latach gospodarczych 1924/1925—1931/1932

Kategoria przewozów	1924/1925	1925/1926	1926/1927	1929/1930	1930/1931	1931/1932
Liczba osób wyjeżdżających ze stacji Sławno (w liczbach bezwzględnych)	188 550	201 888	221 262	160 764	149 750	108 988
Dochód z przewozu osób i bagażu podręcznego (w markach)	374 397	425 800	371 101	375 534	397 606	310 200
Wywóz rogowiczy (w liczbach bezwzględnych)	55 759	77 633	87 934	106 329	120 237	114 495
Przywóz rogowiczy (w liczbach bezwzględnych)	40 427	68 379	76 724	83 353	90 544	69 585

Źródło: AP Koszalin, RK, sygn. 4138, *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1924*, s. 19 (inset); *Bericht über die Verwaltung u. den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1925* (1. April 1925 bis 31. März 1926), s. 23 (inset); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1926* (1. April 1926 bis 31. März 1927), s. 22 (inset); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1929* (1. April 1929 bis 31. März 1930) (b.f.); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1930* (1. April 1930 bis 31. März 1931) (b.f.); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1931* (1. April 1931 bis 31. März 1932) (b.f.).

²⁷ „Heimat-Kalender für den Kreis Schlawe” 1928, s. 145–146; „Heimat-Kalender für den Kreis Schlawe” 1929, s. 137–138; „Heimat-Kalender für den Kreis Schlawe” 1930, s. 136; „Heimat-Kalender für den Kreis Schlawe” 1931, s. 28–29, 31–32.

Tabela 2. Przeladunki na stacjach kolejowych w Darłowie,

Stacja kolejowa	1913/1914	1918/1919	1919/1920	1920/1921	1921/1922	1923/1924	1924/1925	1925	1926	1927
Darłowo	98 316	35 502	38 381	53 532	49 030	40 775	59 805	54 934	62 008	32 468
Polanów	22 784	35 638	23 251	29 163	50 687	53 626	33 854	39 141	31 153	38 450
Skibno-Sianów	20 989	17 858	25 542	53 667	27 539	31 618	26 601	30 149	28 723	17 798
Sławno	98 923	79 735	88 603	85 464	132 883	81 368	67 660	74 699	70 045	46 372

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z: maja 1924 roku, s. 35; listopada 1924 roku, s. 123; sierpnia 1929 roku, s. 27; kwietnia 1930 roku, s. 46; lutego 1931 roku, s. 16; lutego 1933 roku, s. 9; marca 1934 1928: 126; Schoene 1929: 86; 1930–1931: 132; Pencarski 2013: 287.

Tabela 3. Liczba sprzedanych biletów kolejowych w Darłowie,

Stacja kolejowa	1918/1919	1919/1920	1920/1921	1921/1922	1922/1923	1923/1924	1924/1925	1926
Darłowo ^a	54 616	56 034	58 296	56 715	65 564	51 903	57 292	54 783
Polanów	9 353	10 566	14 993	14 455	19 286	20 998	23 287	25 484
Skibno-Sianów	55 570	47 311	44 677	44 940	52 393	40 529	40 360	42 997
Sławno	142 099	193 448	175 484	211 876	224 045	188 608	186 479	219 636

^a Odmienne dane podają Walkiewicz, Żukowski (2005: 203) bez wskazania źródła informacji.

Źródło: Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929; Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1930; Bahnhofstatistik. Bahnhöfen (Bahnhofstatistik). Geschäftsjahr 1935; „Ostpommersche Wirtschaft” z: maja 1924 roku, s. 6; kwietnia 1930 roku, s. 47; lutego 1931 roku, s. 17; marca 1932 roku, s. 32; lutego 1933 roku, s. 10; s. 31; Sievers 1927: 29; Bartz 1928: 126; Schoene 1929: 86; Schoene 1930–1931: 132; Pencarski

1994: 273; Lewandowski 2000: 101–103, 130–137; Pencarski 2006, 2013). Wynikało to m.in. z faktu, iż w zakresie przewozów towarowych rejestrowanych przez stację w Sławnie nadal dominowały tanie produkty rolne pochodzenia lokalnego (tab. 1). Przewozy towarów pozarolniczych były odzwierciedleniem potrzeb frachtowych przede wszystkim Berlina i w mniejszym stopniu Szczecina (Pfannschmidt 1937: 57–58; Lindmajer 1994: 274).

21 grudnia 1934 roku oddano do użytku linię normalnotorową Sławno–Polanów–Żydowo, powstałą w wyniku przebudowy dotychczasowej linii wąskotorowej na odcinku Sławno–Gołogóra (Lindmajer 1994: 273)²⁸ (szerzej o tym w podrozdz. 3.2). Po raz kolejny prace związane z przygotowaniem stosownej dokumentacji rozpoczęły się w styczniu 1933 roku. Przebieg linii odbiegał nieco od biegu dotychczasowej linii wąskotorowej w rejonie Sławna i Kosierzewa. W tej kwestii doszło do konfliktów między właścicielami gruntów położonych w sąsiedztwie terenów stanowiących własność kolei wąskotorowej (a więc landratury) a Reichsbahnem, który

²⁸ „Pommersche Zeitung” z 31 grudnia 1934 roku.

Polanowie, Sianowie (Skibnie) i Sławnie w latach 1914–1938 [kg]

1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
61 801	76 628	60 332	44 821	44 661	38 464	54 168	56 843	64 008	139 236	111 432
97 891	39 583	29 151	24 149	20 345	17 690	26 785	33 137	26 366	35 794	43 455
33 359	29 011	31 384	25 810	21 637	20 749	28 521	27 281	18 755	29 258	30 098
79 083	99 686	89 003	72 592	67 907	67 057	77 396	93 280	82 122	116 982	114 809

1925 roku, s. 104; września 1926 roku, s. 40; marca 1927 roku, s. 26; lutego 1928 roku, kwietnia roku, s. 22; kwietnia 1935 roku, s. 15; maja 1936 roku, s. 77; marca–kwietnia 1937 roku, s. 31; Bartz

Polanowie, Sianowie (Skibnie) i Sławnie w latach 1918–1936

1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
65 820	65 822	57 312	57 150	45 204	33 241	30 492	35 391	36 394	38 505
28 264	26 221	28 158	24 702	21 920	15 384	13 523	14 590	14 468	14 470
43 235	41 587	38 011	35 144	30 077	21 266	17 529	18 368	16 514	16 403
190 240	201 046	186 604	168 567	142 677	113 159	105 587	120 859	152 258	154 016

Geschäftsjahr 1931; Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1933; Statistik der Verkehrsleistungen nach s. 36; sierpnia 1925 roku, s. 105; września 1926 roku, s. 41; marca 1927 roku, s. 27; lutego 1928 roku, marca 1934 roku, s. 23; kwietnia 1935 roku, s. 16; maja 1936 roku, s. 78; marca–kwietnia 1937 roku, 2013: 288.

miał przeprowadzić prace ziemne na dotychczasowym nasypie kolejowym, w Sławnie zaś zmienić bieg linii. W tej sprawie głos zabrano również Mi-nisterstwo Gospodarki i Handlu Prus, staraniem którego dokonano częściowej nacjonalizacji za odszkodowaniem gruntów²⁹. Na wymienionym odcinku wszedł w życie taryfikator Reichsbahnu, a także wyznaczone zostały szlaki kolejowe. Sławno znalazło się na głównym szlaku Białogard–Słupsk–Bożepole Wielkie (o długości 159,0 km) oraz na szlakach pobocznych: Korzybie–Sławno–Darłowo (o długości 34,5 km) i Sławno–Ustka (o długości 36,3 km) (Buchweitz, Dobbert, Noack 2011: 26)³⁰.

Do wybuchu II wojny światowej stacja w Sławnie stanowiła ważny węzeł kolejowy w ruchu pasażerskim. Sławno miało bezpośrednie połączenia kolejowe z Berlinem (do 4 par pociągów pospiesznych i jedna para pociągów osobowych w ciągu doby), Szczecinem (2 pary pociągów osobowych), Białogardem, Koszalinem i Stargardem (do 6 par pociągów

²⁹ „AdPRK” z 28 stycznia 1933 roku, s. 7.

³⁰ „AdPRK” z 29 grudnia 1934 roku, s. 230.

osobowych), Gdańskiem i Królewcem (do 4 par pociągów), Słupskiem (do 4 par pociągów pospiesznych i 6 par pociągów osobowych), Ustką (5 par pociągów osobowych), Darłowem (6 par pociągów osobowych), Bytowie (5 par pociągów osobowych) i z Polanowem (4 pary pociągów osobowych)³¹.

3.2. Kolej wąskotorowa

W latach 1918–1939 akcjonariuszami i podmiotami finansującymi działalność Sławieńskiej Kolei Wąskotorowej S.A. (*Schlauer Kleinbahn AG*) z siedzibą w Sławnie³² było prezydium prowincji pomorskiej (29% udziałów), państwo pruskie (4%) i landratura powiatu sławieńskiego (67%) (Bäumer, Bufe 1988: 223–225; Meissner 1986: 274–277)³³. Jeszcze w 1901 roku członkowie Kreistagu powiatu sławieńskiego podjęli uchwałę o przedłużeniu kolei wąskotorowej Sławno–Polanów w kierunku Ustki, przy czym władze Sławna tylko częściowo poparły ten projekt z uwagi zarówno na koszty całości przedsięwzięcia, które nie rekompensowałyby dochodów, jak i nieprzychylność głównie przedstawicieli kół gospodarczych Darłowa³⁴. Analizując dane z tabel 1–5, należy stwierdzić, że udział kolei w transporcie osobowym i towarowym spadał zarówno na kolei państwowej, jak i wąskotorowej; ta ostatnia przestała być atrakcyjna dla spedytorów indywidualnych. Szczególnie spadek udziału w rynku transportowym zauważalny był na kolei wąskotorowej, gdzie nastąpiła utrata niemal połowy masy towarowej i liczby osób w stosunku do lat 1917 i 1918³⁵. Spadku osiąganych dochodów nie rekompensowały doraźne naprawy linii wąskotorowej czy zakup taboru; nie mógł również zrekompen-

³¹ „Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernverbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresfahrplan 1942/43 gültig ab 4. Mai 1942”, Stettin 1942, s. 128–131, 140, 141, 162.

³² Koncesji na działalność udzielono 11 grudnia 1896 roku, obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego rozpoczęła się 21 grudnia 1897 roku; rozstaw szyn: 750 mm, od 1934 roku 1435 mm, długość węzła: 63,39 km (długość całkowita torowisk: 68,53 km).

³³ „AdPRK” z 16 kwietnia 1932 roku, s. 50–51.

³⁴ AP Koszalin, RK, sygn. 4138, Bericht des Magistrats zu Schlawe über die Verwaltungsverhältnisse der Stadt Schlawe für das Jahr 1. April 1900/1901, Schlawe 1901 (inset), s. 5–7; Bericht des Magistrats zu Schlawe über die Verwaltungsverhältnisse der Stadt Schlawe für das Jahr 1. April 1901/1902, Schlawe 1902, s. 3.

³⁵ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, Auszug aus der Rechnung über die Verwaltung der Schlauer Kreisbahn für das Rechnungsjahr 1917 (inset), f. 9; Auszug aus der Rechnung über die Verwaltung der Schlauer Kreisbahn für das Rechnungsjahr 1918 (inset), f. 132.

sować ich zamiar rozbudowy kolei z Gołogóry do Gosławia³⁶. Po raz pierwszy władze powiatu przyznały, że lokalny transport może być zdominowany przez transport drogowy³⁷.

Nic zatem dziwnego, że akcjonariusze kolei wąskotorowej podjęli decyzję o konieczności przebudowy linii wąskotorowej na kolej normalnotorową. Wydział powiatowy w Sławnie, kierując się kosztami utrzymania kolei, zaangażował się w prace związane z przeprojektowaniem linii na kolej normalnotorową. Trzeba podkreślić, że nie chodziło o poprawę komfortu podróży i zwiększenie możliwości spedycyjnych, lecz o przerzucenie kosztów utrzymania linii z władz powiatu na Reichsbahn. Zmieniły się również korzystne uwarunkowania, w jakich budowano i utrzymywano koleje wąskotorowe na przełomie XIX i XX wieku oraz w jakich funkcjonowała sławieńska kolej wąskotorowa (Geißler 1998: 32–35). Służyć temu miała przebudowa torowisk dworca państwowego i wąskotorowego w jeden zintegrowany obiekt obsługiwany przez Reichsbahn, a także sprzedaż lub dzierżawa terenów zbędnych³⁸. Zainteresowanie władz powiatu przekształceniem kolei wąskotorowej w kolej normalnotorową podyktowane było również wysokimi rocznymi kosztami utrzymania taboru kolejowego, na który w roku 1925 składało się m.in. 6 lokomotyw i 101 wagonów towarowych i osobowych różnego typu. Koszt przebudowy linii na odcinku Sławno–Polanów o długości 40,28 km szacowano na 2 350 000 marek (według stanu na 1925 roku), a pokryć je miały władze prowincji pomorskiej oraz Skarb Państwa pruskiego³⁹. Przeprowadzono także analizę i symulację uśrednionych kosztów przewozu koleją (zob. tab. 3), a Komisja do spraw Kolei Wąskotorowej przy sławieńskim Kreistagu rozpoczęła przygotowania do prac nad dokumentacją inwestycji⁴⁰. Na posiedzeniu z 22 grudnia 1925 roku przyjęto uchwałę o przebudowie linii wąskotorowej na normalnotorową⁴¹.

³⁶ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 3 grudnia 1920 roku, f. 241–242; załącznik do odpisu z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 16 czerwca 1922 roku, f. 445.

³⁷ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 22 grudnia 1925 roku, f. 199.

³⁸ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, załącznik do protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 7–8 kwietnia 1922 roku, f. 383; sygn. 4059, załącznik do odpisu z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 3 września 1922 roku, f. 500; odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 27 października 1922 roku, f. 513–514.

³⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, załącznik do porządku obrad Kreistagu w Sławnie z 22 grudnia 1925 roku, f. 836–849.

⁴⁰ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 22 sierpnia 1925 roku, f. 130.

⁴¹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 15 listopada 1927 roku, f. 585.

Tabela 4. Uśrednione koszty przewozów przez Sławno między wybranymi stacjami kolejowymi w 1925 roku

Przewóz 100 kg zboża			Koszt przewozu przez 1 km [w fenigach]
od stacji	przez stację	do stacji	
Świerczyna	Polanów	Darłowo	101
Świerczyna	Sławno	Darłowo	96
Świerczyna	Polanów	Ustka	104
Świerczyna	Sławno	Ustka	109
Laski	Polanów	Darłowo	110
Laski	Sławno	Darłowo	87
Laski	Polanów	Ustka	110
Laski	Sławno	Ustka	89
Przewóz 100 kg mąki			
Laski	Polanów	Darłowo	44
Laski	Sławno	Darłowo	37
Świerczyna	Polanów	Darłowo	41
Świerczyna	Sławno	Darłowo	42

Źródło: AP Koszalin, ARK, sygn. 4059, załącznik do porządku obrad Kreistagu w Sławnie z 22 grudnia 1925 roku, f. 849; AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 22 grudnia 1925 roku, f. 212.

W zakresie inwestycji modernizacyjnych bazy transportowej wchodzącej w skład kolei wąskotorowej na większą skalę prowadzono prace jedynie w Sławnie. W 1922 roku władze powiatu przystąpiły do prac nad powiększeniem tamtejszej rampy przeładunkowej i realizacją tego zadania szybciej niż władze kolei państwowej, gdzie do końca lat 20. odnotowano spadek w przewozach towarowych (tab. 2)⁴². Landratura sławieńska przygotowała również plan kompleksowego remontu sławieńskiej kolei wąskotorowej (o wartości 2 350 000 marek), zwracając uwagę na to, że południowa część powiatu (głównie Polanów) jest źle skomunikowana ze Sławnem. Płynność towarowa, jaką utrzymywał Polanów, wynikała raczej ze zwiększonego obrotu towarowego z Koszalinem, a nie – czego życzyłyby sobie władze powiatu – ze Sławnem. Jako błąd postrzegano oddanie do użytku w 1921 roku linii kolei normalnotorowej łączącej Polanów z Korzybiem, gdyż sławieńska landratura już wcześniej starała się o finanse na przebudowę linii wąskotorowej na normalnotorową na od-

⁴² AP Koszalin, RK, sygn. 4059, „Erwerb eines Wiesenplanes am Kleinbahnhof in Schlawe” z 1 marca 1922 roku, f. 383.

cinku Sławno–Polanów. Projekt zakładał m.in. rezygnację z trasy ze Sławna do Polanowa przez Kwasowo i Kosierzewo na rzecz trasy Sławno–Ugacie. Wszystkie powyższe działania pozwoliłyby na nieznaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy Sławnem a Polanowem (z 1 godz. i 45 min do 1 godz. i 30 min). Z racji tego, iż odcinek pomiędzy Polanowem a Jacinkami był własnością sławieńskiej kolei wąskotorowej oraz koszalińsko-białogardzko-bobolickiej kolei wąskotorowej był trzyszynowy ze względu na inny rozstaw kół stosowany w obu przedsiębiorstwach⁴³. Dodać należy jedynie, że w 1922 roku z prośbą o rozbudowę linii kolei wąskotorowej z Gologóry do Białego Boru zwrócili się właściciele tamtejszych majątków ziemskich oraz przedsiębiorcy z miasta i okolic Białego Boru. Projekt ten przedstawił również prezydent rejencji koszalińskiej nadprezydentowi prowincji z wnioskiem o pozytywne zaopiniowanie i wydanie zgody na przedłużenie rzeczonego odcinka do Bobolic, a więc na korzyść koszalińsko-bobolicko-białogardzkiego przedsiębiorstwa⁴⁴. Prace nad zaplanowaniem przebiegu torowiska rozpoczęły się w 1928 roku. Rozważano wówczas cztery warianty jego przebiegu⁴⁵.

Decyzja o przebudowie kolei na normalnotorową zapadła na posiedzeniu Kreistagu 22 grudnia 1925 roku, Wydział Powiatowy w Sławnie zaś zaciągnął pożyczkę w wysokości 60 000 marek na wsparcie przedsięwzięcia współfinansowanego przez władze prowincji pomorskiej i Skarb Państwa pruskiego⁴⁶. Na posiedzeniu Kreistagu 19 marca 1926 roku radni podjęli decyzję o zabezpieczeniu 140 000 marek na przebudowę kolei. Liczono również na finansową pomoc władz prowincji pomorskiej⁴⁷.

⁴³ AP Koszalin, RK, sygn. 4059, „Vorlage zu Nroku 21 der Tagesordnung für den Kreistag am 22. Dezember 1925” (druk informacyjny) z 22 grudnia 1925 roku, f. 836–849.

⁴⁴ Landesarchiv Greifswald (dalej: LA Greifswald), Rep. 60: Oberpräsidium von Pommern (dalej: 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 kwietnia 1922 roku, f. 84.

⁴⁵ LA Greifswald, Rep. 60, sygn. 1843, Reichskarte. Einheitsblatt Nroku 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–Smardzewo–Paproty–Sulechówko–Lejkowo–Sierakowo–Sowno–Krytno–Jacinki–Polanów; (4) budowę nowego odcinka Sławno–Smardzewo–Paproty–Niemica–Kusice–Sierakowo–Sowno–Naclaw–Garbno–Rosocha–Polanów.

⁴⁶ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 27 października 1927 roku, f. 251.

⁴⁷ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, informacja dotycząca przebudowy kolei wąskotorowej na obradach landtagu w Sławnie z 26 marca 1926 roku, f. 59; poufny odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 26 marca 1926 roku, f. 76–88.

Przeprowadzono badanie bilansu przedsiębiorstwa, co umożliwiło stwierdzenie nadwyżki finansowej. Wykorzystana miała być również nadwyżka z funduszu odnawialnego (6282 marek), jaką w roku budżetowym 1925/1926 dysponowało przedsiębiorstwo⁴⁸. W październiku 1928 roku przedsiębiorstwo przekształcono w spółkę akcyjną⁴⁹. Całość prac sfinalizowano otwarciem linii ze Sławna do Polanowa jako linii normalnotorowej 21 grudnia 1934 roku⁵⁰.

Tabela 5. Przewozy koleją wąskotorową na stacji Sławno w latach gospodarczych 1924/1925–1931/1932

Kategoria przewozów	1924/1925	1925/1926	1926/1927	1929/1930	1930/1931	1931/1932
Liczba osób wyjeżdżających ze stacji Sławno (w liczbach bezwzględnych)	24 781	43 293	37 909	30 997	29 559	25 808
Dochód z przewozu osób i bagażu podręcznego (w markach)	374 397	35 821,50	29 918,65	23 802,35	22 373,55	19 571,25
Wywóz rogowizny (w liczbach bezwzględnych)	6813,70	6438,17	5494,30	6343,35	5483,02	4556,60

Źródło: AP Koszalin, ARK, sygn. 4060, załącznik do materiałów na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 31 marca 1927 roku, f. 199; załącznik do materiałów na Kreistag w Sławnie z 15 listopada 1927 roku, f. 249; załącznik do materiałów na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 27 marca 1929 roku, f. 447; sygn. 4138, *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1924*, s. 20 (inserirat); *Bericht über die Verwaltung u. den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1925* (1. April 1925 bis 31. März 1926), s. 23 (inserirat); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1926* (1. April 1926 bis 31. März 1927), s. 22 (inserirat); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1929* (1. April 1929 bis 31. März 1930) (b.f.); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1930* (1. April 1930 bis 31. März 1931) (b.f.); *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1931* (1. April 1931 bis 31. März 1932) (b.f.).

⁴⁸ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, załącznik do materiałów na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 31 marca 1927 roku, f. 199; poufny odpis protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 15 listopada 1927 roku, f. 291–292.

⁴⁹ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 26 października 1928 roku, f. 398.

⁵⁰ Szultka 2013: 71 (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 ten sam rozstaw torów – Stankiewicz, Stiasny 2014: A4, A5).

Zakończenie

Transport kołowy skutecznie konkurował z transportem kolejowym, choć przewozy koleją nadal miały charakter masowy. Transport drogowy dominował wśród podmiotów detalicznych i hurtowych. Władze miasta i powiatu usiłowały wykorzystać atrybuty transportu lotniczego jako środka przewozów pasażerskich i (nieznacznie) towarowych. Próba uruchomienia lądowiska bądź lotniska w Sławnie nie wyszła jednakże poza sferę planów. W 1925 roku w Szczecinie powołano spółkę Pomorska Komunikacja Lotnicza (*Luftverkehr Pommern G.m.b.H.*), która rok później uruchomiła przeloty na linii Berlin–Królewiec. Władze powiatu sławieńskiego na posiedzeniach Kreistagu 22 sierpnia i 22 grudnia 1925 roku podjęły decyzję o przystąpieniu do tej organizacji, mając nadzieję na utworzenia w Sławnie lądowiska dla samolotów kursujących pomiędzy Berlinem i Szczecinem a Gdańskiem. Nie zwracano uwagi na to, że w sąsiednim Słupsku istniało już lądowisko obsługujące ruch pasażerski i pocztowy. Z tego tytułu powiat sławieński przekazywał rocznie 5000 marek Pomorskiej Komunikacji Lotniczej⁵¹. Zabezpieczenie i chęć przekazania 100 morgów gruntów leżących w granicach Sławna zdecydowanie nie wystarczało na potrzeby przedsiębiorstwa lotniczego, a samo umożliwienie międzylądowań w mieście nie miałoby ekonomicznego uzasadnienia⁵². Projekt utworzenia lądowiska w Sławnie upadł.

Po wygranej NSDAP w wyborach do Reichstagu i władz lokalnych, a szczególnie po stwierdzeniu 12 marca 1933 roku ważności wyborów do sławieńskiego Kreistagu zmodyfikowano dotychczasowe założenia planów modernizacji oraz rozbudowy sieci dróg i kolejowej w powiecie sławieńskim. Doszło do niemal całkowitej wymiany radnych we władzach powiatu, co doprowadziło do ostrych sporów politycznych między nowo zaprzysiężonymi radnymi NSDAP a pozostałymi radnymi⁵³. W ostateczności z ambitnych planów w dziedzinie komunikacji, mających raczej charakter wizjonerski, nic nie wyszło.

⁵¹ AP Szczecin, NPPP, sygn. 98; Verwaltungsbericht für 1925, f. 330; Verwaltungsbericht für 1926, f. 531.

⁵² AP Koszalin, RK, sygn. 4059, załącznik do odpisu z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 22 grudnia 1925 roku, f. 823; AP Szczecin, NPPP, sygn. 988, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 22 sierpnia 1925 roku, f. 137 i 22 grudnia 1925 roku, f. 186.

⁵³ W sławieńskim Kreistagu 15 mandatów przypadło członkom NSDAP, siedmiu członkom „Kampffront Schwarz-Weiß-Rot” oraz dwóm członkom SPD; AP Koszalin, RK, sygn. 4060, materiały na posiedzenie Kreistagu w Sławnie z 28 kwietnia 1933 roku, f. 667–676; poufny odpis z protokołu z posiedzenia Kreistagu w Sławnie z 28 kwietnia 1928 roku, f. 678–689.

Bibliografia

Źródła

Archiwum Państwowe w Koszalinie: Rejencja Koszalińska, Urząd Rentowy Książąt Hohenzollernów w Koszalinie.
Archiwum Państwowe w Koszalinie Oddział w Słupsku: Urząd Katastralny w Sławnie.
Archiwum Państwowe w Szczecinie: Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie.
Landesarchiv Greifswald: Rep. 60: Oberpräsidium von Pommern.

Źródła drukowane

„Adreßbuch Schlawe” (1937).
„Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin und angrenzende Gebiete mit Fernverbindungen, Kleinbahnen u. Schiffsverbindungen. Jahresfahrplan 1942/43 gültig ab 4. Mai 1942”, Stettin 1942.
„Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Köslin” (1924, 1930, 1932–1934).
Bahnhofstatistik (1929–1933).
„Kreisblatt des Landkreises Stolp” (1932).
Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofstatistik). Geschäftsjahr 1935.

Prasa, periodyki

„Heimat-Kalender für den Kreis Schlawe” (1928–1931).
„Ostpommersche Wirtschaft” (1928, 1935).
„Pommersche Zeitung” (1934).
„Schlawer Zeitung” (1923).
„Stolper General-Anzeiger” (1929).

Opracowania

ANONIM 1931. *Die Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern*, Berlin: Länderdienst.
BARTZ E. 1928. Zur Statistik der pommerschen Wirtschaft, *Pommern-Jahrbuch*, **1928**: 120–129.
BÄUMER W., BUFE S. 1988. *Eisenbahnen in Pommern. Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, Bd. 3, Egglham: BuFe-Fachburg-Verlag.
BOCK P. 2012. *D1 Berlin–Königsberg. Im Transit durch Danzig und durch den „polnischen Korridor”*, Freiburg: EK-Verlag GmbH.
BUCHWEITZ R., DOBBERT R., NOACK W. 2011. *Eisenbahndirektion Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851–1990*, Berlin: VBN Verlag Bernd Neddermayer.
CHOCHUŁ K. 2008. Powiat sławieński w zasobach Archiwum Państwowego Oddział w Słupsku, [w:] *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. VII: *Gmina Sławno*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, 185–195.
CZERWIŃSKI B. 1975. Z historii komunikacji województwa koszalińskiego i słupskiego w XIX i pierwszej połowie XX wieku, *Rocznik Koszaliński*, **11**: 95–113.
FLORET O., ROSENOW K. 1929. *Rügenwalde an der Ostsee*, Hannover: Dt. Städteverl. Seelemeyer.
GEIßLER A. 1998. *Kleinbahnen in Pommern 1892–1914*, Wuppertal [maszynopis].

- GOLUBICKI B., KASPROWIAK R. 2011. *Koszalińska komunikacja miejska i plażowa*, Łódź: Księży Młyn.
- JAŻEWICZ I. 2013. *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Słupsk: Akademia Pomorska w Słupsku.
- LEWANDOWSKI A. 2000. *Umbruch und Kontinuität. Der Strukturwandel der Wirtschaft Mittel- und Ostpommerns 1918–1975*, Hamburg: Dr. Kovač.
- LINDMAJER J. 1994. Okres międzywojenny i druga wojna światowa (1918–1945), [w:] *Dzieje Sławna*, J. Lindmajer (red.), Słupsk: Urząd Miejski w Sławnie, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, 257–310.
- MEISSNER H. 1986. Die Schlauer Kleinbahn, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (red.), Hussum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 274–277.
- PENCARSKI K. 2006. Powstanie, rozwój i upadek kolei wąskotorowej w rejencji koszalińskiej, [w:] *Życie dawnych Pomorzan*, t. III: *Materiały z konferencji, Bytów, 14–15 października 2004*, W. Lysiak (red.), Poznań: Wydawnictwo „Eco”, 159–168.
- 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.
- PFANNNSCHMIDT M. 1937. *Die Industriesiedlung in Berlin und in der Mark Brandenburg. Ihre Entwicklung vom Absolutismus bis zur Gegenwart und ihre zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten*, Stuttgart–Berlin: W. Kohlhammer Verlag.
- PFUNDTNER H., NEUBERT R. (red.) 1937. *Das Neue Deutsche Reichsrecht*, Berlin: Industrieverlag Spaeth & Linde.
- PRZEGIĘTKA M. 2015. *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej Komisja Ścigania Zbrodni Przeciwko Narodowi Polskiemu.
- RADDE 1986. Die Entwicklung des Postwesens. Mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im Schlauer Kreis, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (red.), Hussum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 258–260.
- REICH H. 1938. *Eisenbahnwesen. Der Kreis Rummelsburg. Ein Heimatbuch*, Stettin: Leon Sauniers.
- SCHOENE E. 1929. Zur Statistik der Pommerschen Wirtschaft, *Pommern-Jahrbuch* 1929: 80–95.
- SCHOENE E. 1930–1931. Zur Statistik der Pommerschen Wirtschaft, *Pommern-Jahrbuch* 1930–1931: 122–140.
- SIEVERS H. 1927. Ostpommerns Handel und Industrie nach dem Kriege, *Pommern-Jahrbuch*, 1926–1927: 27–33.
- SIEVERS H. 1929. Handel und Industrie mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrswesens, [w:] *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirkes*, C. Cronau (red.), Berlin: M. Bauchwitz, 81–119.
- STANKIEWICZ R., STIASNY M. 2014. *Atlas linii kolejowych Polski*, Rybnik: Eurosprinter.
- SZULTKA Z. 2013. *Historia Wielina do 1945 roku*, Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”.
- VOLLACK M. 1986. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (red.), Hussum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 261–273.
- WALKIEWICZ L., ŻUKOWSKI M. 2005. *Darłowo. Zarys dziejów*, Darłowo: Urząd Miejski w Darłowie.

Der Landtransport in Schlawe von 1918 bis 1939

Zusammenfassung

Ich bespreche den Landtransport in Schlawe von 1918 bis 1939. Ich stelle vor allem die Modernisierung, den Ausbau und die Infrastruktur des Straßennetzes vor, aber auch die Bedingungen des Funktionierens der Staatlichen Eisenbahn und der Schmalspurbahn. Ich zeige die Probleme, die mit der Organisation und Finanzierung der Strasseninvestitionen verbunden sind. Dies betrifft vor allem den Stadtrat Schlawes, das Landratsamt, so wie die Provinzialbehörde. Ich berühre auch das

Thema der systematischen Nutzung und die Klassifizierung der Strassen des Kreises, auch die Möglichkeit einer Mitfinanzierung der Ausgaben verbunden mit Unterhaltung und Modernisierung.

Der Personentransport spielt eine besondere Rolle, denn die Stadt ist ein zentraler Kommunikationspunkt, da das Straßennetz und die Eisenbahn überregional funktionieren. Das Strassen – und Eisenbahnnetz aus dem 19.Jh. mussten unbedingt modernisiert und ausgebaut werden. Nach 1918 wurden sie in großem Masse dekapitalisiert. Die politischen Verhältnisse und die finanziellen Bedingungen spiegelten die Art der Realisierung wider. Grosse Schwierigkeiten in der Zeit der 20er Jahre gab es mit dem Ausbau des Transportnetzes in Schlawe.