

Kacper Pencarski\*

Kolej wąskotorowa w powiecie słupskim w latach 1895–1945  
ze szczególnym uwzględnieniem przemian w strukturze  
organizacyjnej przedsiębiorstw „Stolpetalbahn”,  
„Stolper Kreisbahn” i „Stolper Kreisbahnen”

Niniejszy artykuł jest próbą odzwierciedlenia dziejów kolei wąskotorowej funkcjonującej na terenie powiatu słupskiego. Rozbudowana sieć połączeń kolei wąskotorowej w rzeczonym powiecie uzupełniała istniejącą sieć państwowej kolei normalnotorowej, która przez obszar powiatu słupskiego przebiegała z zachodu na wschód (linia Szczecin-Stargard-Białogard-Koszalin-Słupsk-Lębork-Gdańsk) oraz z północy na południe (linia Ustka-Słupsk-Miastko-Szczecinek-Piła-Poznań)<sup>1</sup>. W związku z tym Słupskowi przypadła rola centralnego ośrodka komunikacyjnego, zarówno drogowego, jak i kolejowego nie tylko w odniesieniu do powiatu, ale i wschodniej części rejencji koszalińskiej. Sieć kolei wąskotorowej stała się także istotnym bodźcem do przyspieszenia rozwoju gospodarczego powiatu słupskiego.

Kolej wąskotorowa w powiecie słupskim spełniała dwa zasadnicze zadania. Obsługiwała nie tylko wzrastający ruch osobowy, ale – przede wszystkim – towarowy. Przewozy towarowe stały się zasadniczym źródłem dochodów obu przedsiębiorstw zajmujących się obsługą kolei wąskotorowej w powiecie.

Oddanie do użytku państwowej kolei normalnotorowej, która dotarła do Koszalina w 1859 r., a następnie do Słupska w 1869 r. (od strony Koszalina i Sławna) oraz w 1870 r. (od strony Gdańska i Lęborka), stworzyło

---

\* Kacper Pencarski – doktor nauk humanistycznych; pracownik Archiwum Państwowego w Koszalinie Oddział w Słupsku; adiunkt, od 2005 r. pracownik Zakładu Archiwistyki i Studiów Regionalnych na Wydziale Filologiczno-Historycznym Akademii Pomorskiej w Słupsku, od 2014 r. zastępca Dyrektora Instytutu Historii i Politologii Akademii Pomorskiej w Słupsku. Obszar zainteresowań badawczych: polityczne i gospodarcze aspekty historii Pomorza Zachodniego w XIX i XX w.; archiwistyka w zakresie ewidencji materiałów archiwalnych, w tym materiałów proveniencji pruskiej, jak i dokumentacji audiowizualnej.

<sup>1</sup> *Rozwój linii kolejowych na Pomorzu Zachodnim w latach 1843–1945*, [w:] *Kolej na Pomorzu Zachodnim 1945–2001*, pod red. J.M. Kosackiego i J. Baranowskiego, Szczecin 2001, s. 12.

możliwość wykorzystania nowych możliwości spedycyjnych i zwiększenia udziału Słupska i jego okolic na rynku wewnętrznym innych ważnych handlowych ośrodków Pomorza Zachodniego<sup>2</sup>. Liczono przede wszystkim na zwiększenie udziału w handlu w Szczecinie i Berlinie<sup>3</sup>. Spodziewana w latach 70. i 80. XIX w. szybka rozbudowa linii kolei normalnotorowych na Pomorzu Zachodnim okazała się nierealna, zaś wysokie koszty budowy dróg bitych, wzbudziły przekonanie u władz samorządowych, iż najlepszym rozwiązaniem powinna być budowa linii kolei wąskotorowych. Przekonanie to umocniło się z chwilą, kiedy oddana do użytku linia kolejowa Szczecin-Gdańsk ze względu na swój przebieg (pominięcie portów w Kołobrzegu, Darłowie i Ustce), okazała się niewystarczająca do ścisłego gospodarczego zespolenia Pomorza Zachodniego. Ponadto kolej państwowa będąca synonimem nowoczesności i trzonem komunikacji lądowej na Pomorzu Zachodnim, przeznaczona była w swoich założeniach na potrzeby administracji i wojska, stąd w coraz mniejszym stopniu jej użytkowanie jako spoiwa z zapleczem gospodarczym wielu miast wiązało się z coraz wyższymi kosztami spedycyjnymi<sup>4</sup>. Wpływ na to miała także zła sieć dróg bitych (zwłaszcza dróg o znaczeniu lokalnym). Tak więc projekty budowy linii wąskotorowych zamiast dróg bitych, były przedsięwzięciem korzystnym przede wszystkim z ekonomicznego punktu widzenia<sup>5</sup>. Symulacje cenowe wykazały, że w rejencji koszalińskiej koszty przewozów koleją wąskotorową byłyby o około 75% mniejsze niż koleją normalnotorową oraz o 87,5% niższe niż drogami bitymi<sup>6</sup>. Nic więc dziwnego, że do 1900 r. wybudowano w rejencji koszalińskiej około 300 km, zaś do 1910 r. 413 km<sup>7</sup>. Bezpośrednio przed wybuchem drugiej wojny światowej łączna długość linii wąskotorowych w powiecie słupskim wynosiła 119,02 km, z czego na linię Słupsk-Budowo przypadało 37,73 km, Słup-

<sup>2</sup> A. Viernow, *Aus Pommerns Geschichte*, Halle (Saale) 1934, s. 134; J. Lindmajer, *W epoce kapitalistycznej industrializacji (1807–1918)*, [w:] *Historia Słupska*, pod red. S. Gierszewskiego, Poznań 1981, s. 298.

<sup>3</sup> L. Turek-Kwiatkowska, *Kultura na Pomorzu w XIX wieku*, Koszalin 2000, s. 346, 348; K. Pencarski, *Dzieje kolei wąskotorowej w mieście Koszalinie i powiecie koszalińskim w latach 1896–1939*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne” 2005, nr 25, s. 67–68.

<sup>4</sup> K. Leszczyński, *Niektóre aspekty rozwoju kolei wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim w XIX i XX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 1–2, s. 77–79.

<sup>5</sup> J. Lindmajer, *Przemiany gospodarcze na terenie rejencji koszalińskiej w latach 1850–1914*, Koszalin-Słupsk 1981, s. 209.

<sup>6</sup> K. Pencarski, *Dzieje kolei...*, s. 68.

<sup>7</sup> J. Lindmajer, *Przemiany...*, s. 209.

sk-Dargoleza – 43,46 km, Dominek-Smołdzino – 18,98 km i Ustka-Komni-  
no – 18,98 km<sup>8</sup>.

Podstawą prawną do uruchomienia kolei wąskotorowych w Prusach, a tym samym i na Pomorzu Zachodnim stała się ustawa Pruskiego Sejmu Krajowego z 28 lipca 1892 r. „O kolejach wąskotorowych i prywatnych bocznicach” („Gesetz über Kleinbahnen und Privatschlussbahnen”), która określała stopień zaangażowania kapitału jednostek terytorialnych i państwa w budowę linii wąskotorowych<sup>9</sup>. Ten stan prawny został wsparty dwiema ustawami z 8 kwietnia i 19 sierpnia 1895 r., które zobligowały rząd Prus do pomocy finansowej ze środków budżetowych, a także pozwoliły na udzielanie pożyczek zainteresowanym podmiotom samorządowym. Nowelizacja ustaw z 1892 i 1895 r., która miała miejsce w 1900 r. przewidywała także możliwość zatrudnienia osób pozostających bez pracy<sup>10</sup>. Z drugiej jednakże strony działanie ustawodawcy pozwalało, jeśli nie na ujednoczenie, bądź podporządkowanie infrastruktury kolej-

<sup>8</sup> Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: APK), Rejencja Koszalińska (dalej: RK), sygn. 3986, f. 211; „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 41. Geschäftsjahr (5. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolper-talbahnhof) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934“, s. 1; „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 43. Geschäftsjahr (7. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolper-talbahnhof) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936“, s. 3.

<sup>9</sup> Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APSz), Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej (dalej: NPPP), sygn. 2117, f. 26; *Sonderabdruck aus Zeitschrift für Kleinbahnen* (herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten) 1901, Heft 1, s. 1; *Sammlung der für den Regierungsbezirk Köslin geltenden Provinzial- und Regierungspolizei-Verordnungen sowie der veterinärpolizeilichen Anordnungen*, hrsg. K. Henning, Köslin 1925, s. 16; W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen in Pommern. Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, Bd 3, Eggllham 1988, s. 106; 309; W. Stepiński, *Wieś pomorska w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku*, [w:] *Historia Pomorza*, t. IV (1850–1918), cz. I: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, Toruń 2000, s. 172–173; K. Horst-Hoppe, *Die wirtschaftliche Bedeutung des Landkreises Stolp bis 1945*, (Gospodarcza rola powiatu słupskiego przed 1945 rokiem), [w:] *Obrazy Ziemi Słupskiej. Społeczeństwo – administracja – kultura. Materiały z VII Konferencji Kaszubsko-Pomorskiej, Słupsk 5–6 grudnia 2002*, pod red. A. Czarnika, Słupsk 2003, s. 105; S. Szwajlik, *Stargardzka kolej wąskotorowa 1895–2000*, „Stargardia. Rocznik Muzeum w Stargardzie poświęcony przeszłości i kulturze Pomorza” 2004 (2006), t. IV, s. 204.

<sup>10</sup> *Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin* (dalej: AdKR) z 29 XII 1900 r.; K. Leszczyński, *Niektóre aspekty...*, s. 79; M. Rumiński, *Koleje na Pomorzu Zachodnim*, „Jantarowe Szlaki” 2001, nr 2, s. 32; S. Szwajlik, *Stargardzka kolej...*, s. 204.

wej państwu, to przynajmniej na zapewnienie sobie jak największej kontroli nad działalnością kolei wąskotorowej<sup>11</sup>.

Ustawa z 1892 r. uprawniała nadprezydenta prowincji pomorskiej do udzielenia koncesji zainteresowanym podmiotom na budowę linii kolei wąskotorowych na podległym mu obszarze. Koncesja ta udzielana była samorządom na czas nieokreślony, natomiast prywatni przedsiębiorcy otrzymywali koncesję na okres od 45 do 99 lat. Jej uzyskanie było uzależnione przede wszystkim od przedstawienia planu dochodowego, przewidującego wypracowanie zysków z działalności, a nie w oparciu o uprzednio otrzymane dotacje. Uwarunkowanie to pozwoliło na maksymalną redukcję ryzyka inwestycyjnego, ponoszonego przez państwo, także koszty związane z korespondencją musiały być pokrywane przez prywatne przedsiębiorstwa bądź zainteresowane landratury<sup>12</sup>.

Koleje wąskotorowe bezpośrednio po 1895 r. zostały uznane za pomocniczy środek transportu dla państwowej kolei normalnotorowej i zakładów przemysłowych. W celu prowadzenia skoordynowanych działań w tym zakresie powołano w Szczecinie, z inicjatywy tajnego radcy Friedricha Lenza<sup>13</sup>, przedsiębiorstwo budowy kolei Eisenbahn und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. GmbH o kapitale akcyjnym w wysokości 50 mln marek<sup>14</sup>. Przedsiębiorstwo to uczestniczyło w projektowaniu i finansowaniu budowy kolei wąskotorowej m.in. na węźle gryfickim, kołobrzeskim,

<sup>11</sup> Przemawiały za tym oczekiwania Otto von Bismarcka, który dążył do upaństwowienia całej infrastruktury lądowej, a także do wciągnięcia jej w walkę z kryzysem gospodarczym lat 70. XIX w., por.: W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 106; C. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie przed 1939 rokiem i w kampanii wrześnieowej*, „Dzieje Najnowsze” 1996, nr 2, s. 83; A. Piątkowski, *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, z. 4, s. 125.

<sup>12</sup> Archiwum Państwowe w Koszalinie Oddział w Słupsku (dalej: APK o/Słupsk), Akta miasta Słupska (dalej: AmS), sygn. 2390, f. 18.

<sup>13</sup> Radca tajny Friedrich Lenz urodził się 9 listopada 1846 r. w Redle w powiecie nowogardzkim jako syn rolnika. Od najmłodszych lat interesował się budową maszyn i obiektów ziemnych, jednakże nie podjął studiów inżynierii budowlanej z powodu braku środków finansowych. Uczęszczał do Prowincjonalnej Szkoły Przemysłowej w Szczecinie (Provinzial-Gewerbeschule in Stettin), pracował jako pomocnik i murarz powiatowego radcy budowlanego w Nowogardzie. W wieku dwudziestu lat odbył staż w biurze kolei Berlin-Szczecin, angażując się następnie w budowę kolei normalnotorowych poza granicami Pomorza Zachodniego. Nadzorował m.in. prace ziemne przy budowie linii kolejowej Miastko-Słupsk-Ustka. Angażował się także w projektowanie i budowę linii kolejowych w Egipcie i Syjamie (Tajlandii). Zmarł 19 sierpnia 1930 r.; por.: W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 106–107, 111.

<sup>14</sup> „Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Organ des Vereins” z 1 II 1893 r.

koszalińsko-białogardzko-bobolickim, reskim i stargardzkim, a także na interesującym nas węźle słupskim<sup>15</sup>. Kolej wąskotorowa od początku swojego istnienia miała za zadanie obsługę ruchu towarowego (głównie transport płodów rolnych i zwierząt z folwarków wielkich właścicieli ziemskich)<sup>16</sup>, a dopiero w dalszej kolejności obsługę ruchu osobowego<sup>17</sup>. W rejencji koszalińskiej położono do 1910 r. łącznie 413 km torów na potrzeby kolei wąskotorowych, z czego na powiat słupski przypadło 107 km<sup>18</sup>, to jest 26% łącznej długości torowisk. Nadzór nad kolejkami wąskotorowymi sprawował od 1910 r. wydział kolei wąskotorowej przy landtagu prowincji pomorskiej w Szczecinie (Luisenstraße 25, obecnie ul. Staromłyńska). Wydział ten rozwiązano 1 kwietnia 1920 r.<sup>19</sup>

Rozpoczęcie prac budowlanych mogło nastąpić wyłącznie z chwilą wydania pozytywnej opinii policji budowlanej prezydenta rejencji koszalińskiej. Policja budowlana miała prawo wydać nakaz przerwania robót, jeżeli doszło do poważnych uchybień, a także nałożyć dotkliwe kary finansowe. Te były też stosowane w przypadku opóźnień przy odbiorze technicznym linii, bądź z powodu opóźnień budowy na wyznaczonych odcinkach. Realizator inwestycji miał prawo złożyć od nałożonych sankcji odwołanie do sądu<sup>20</sup>. Policji budowlanej przysługiwało prawo wglądu do planów i sprawozdań finansowych, jakie były tworzone przez inwestorów prywatnych. Rozpoczęcie budowy kolei wąskotorowej na węźle słupskim wymagało także zgody Królewskiej Dyrekcji Kolei w Gdańsku (Königliche Eisenbahndirektion Danzig), podobnie jak budowa pro-

<sup>15</sup> APK, RK, sygn. 3986, f. 36; APK o/Słupsk, AmS, sygn. 6097, f. 11–12; APSz, NPPP, sygn. 2117, f. 74.

<sup>16</sup> Stąd żartobliwie określano koleje wąskotorowe mianem kolejek buraczanych – die Rübenbahnen.

<sup>17</sup> K. Leszczyński, *Niektóre aspekty...*, s. 85; M. Rumiński, *Koleje...*, s. 32; E. Włodarczyk, *Boom gospodarczy na Pomorzu: w Cesarstwie Niemieckim (do 1918 r.)*, [w:] *Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, pod red. J. Piskorskiego, Szczecin 1999, s. 263.

<sup>18</sup> J. Lindmayer, *W epoce kapitalistycznej industrializacji...*, s. 298–299.

<sup>19</sup> APK, RK, sygn. 3986, f. 136; APSz, NPPP, sygn. 2145, pismo z 25 IV 1933 r. (b.f.); W. Bäumer, S. Buße, *Eisenbahnen...*, s. 110.

<sup>20</sup> *Geschichte der Reichsbahndirektion Stettin*, Stettin 1933, s. 40; M. Vollack, *Das Verkehrswesen*, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, hrsg. M. Vollack, Bd. I, Husum 1986, s. 272; K. Pagel, *Der Landkreis Stolp in Pommern. Zeugnisse seiner deutschen Vergangenheit*, Lübeck 1989, s. 292; K. Leszczyński, *Niektóre aspekty...*, s. 80; K. Pencarski, *Powstanie, rozwój i upadek kolei wąskotorowej w rejencji koszalińskiej*, [w:] *Życie dawnych Pomorzan*. Materiały z konferencji, Bytów, 14–15 października 2004, pod red. W. Łysiaka, Poznań 2006, s. 160.

wadzona na innych węzłach w rejencji koszalińskiej<sup>21</sup>. Instytucja ta zastrzegala sobie prawo do wydawania ekspertyz technicznych (w tym prawa do ekspertyz dotyczących przecięcia się linii kolei wąskotorowych z drogami), oraz nadzorowała właściwe wykonywanie przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Na wniosek Izby Przemysłowo-Handlowej (Industrie- und Handelskammer zu Stolp) w Słupsku, rozkłady jazdy musiały być uzgadniane z magistratem i landraturą słupską<sup>22</sup>. W sprawach związanych z prowadzeniem robót budowlanych nadzór nad prawidłowym przebiegiem prac sprawowała słupska policja budowlana w porozumieniu z prezydentem rejencji<sup>23</sup>.

Finansowe zabezpieczenie prowadzonych robót stanowiło 1% całości kapitału przeznaczonego na budowę określonego odcinka trakcji. Kwota ta musiała zostać zdeponowana na koncie Kasy Głównej Królewskiej Rejencji Koszalińskiej (Königlichen Regierungs- Hauptkasse zu Köslin). Przewidywano, że w przypadku stwierdzenia na placu budowy rażącego łamania prawa, nakładano karę pieniężną w wysokości jednej dziesiątej wartości całości przedsięwzięcia. Złożenie wniosku o nałożenie kary finansowej przysługiwało pełniącym odpowiednie funkcje nadzorcóm technicznym. W razie konieczności przeprowadzenia robót w pobliżu linii telegraficznych, należało uprzednio uzyskać zgodę w Okręgowej Dyrekcji Poczty w Koszalinie, gdyż w przypadku ewentualnego uszkodzenia linii, zarząd kolei wąskotorowej musiałby pokryć koszty ich naprawy.

Prezydent rejencji koszalińskiej Viktor von Trepper-Laski wydał 29 czerwca 1901 r. zarządzenie w sprawie zachowania się pracowników i podróżnych na terenach stanowiących własność kolei wąskotorowych. Obostrzeniu uległy kary wobec osób, które łamały zarządzenia<sup>24</sup>. Wprowadzono nowe przepisy mające na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (m.in. obowiązek używania sygnałów dźwiękowych

<sup>21</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 6094, f. 24; sygn. 6097, f. 16d, 24.

<sup>22</sup> APK, RK, sygn. 3986, f. 51.

<sup>23</sup> APSz, NPPP, sygn. 2117, f. 63; AdKR z 7 I 1909, s. 24.

<sup>24</sup> AdKR z 11 VII 1901, s. 163–164. Zgodnie z paragrafem 2. zabroniono chodzenia po torowiskach i urządzeniach kolejowych (mostach, nasypach i groblach) wszystkim z wyjątkiem osób, które zostały do tego uprawnione (leśnicy, urzędnicy policji budowlanej, funkcjonariusze celni, urzędu podatkowego, poczt, telegrafów i telefonów). Zabroniono pędzenia zwierząt hodowlanych przez torowiska poza miejscami do tego wyznaczonymi. Łamanie powyższych postanowień groziło karą grzywny w wysokości do 60 marek.



przed przejazdem)<sup>25</sup>. Prezydent rejencji, za pośrednictwem landrata słupskiego, czuwał nad przestrzeganiem taryf cenowych i rozkładów jazdy, zaś każda ich zmiana musiała zostać zaakceptowana i opublikowana w dzienniku urzędowym rejencji koszalińskiej („Amtsblatt der Königlich-Preußischen Regierung zu Köslin”). Stosowanie innych niż opublikowane cenniki było niedozwolone<sup>26</sup>. Do przejazdów bezpłatnych uprawnieni byli jedynie pracownicy kolejki i funkcjonariusze umundurowani, dopiero zaś od 1934 r. także członkowie NSDAP<sup>27</sup>. Działacze polityczni, jak i urzędnicy samorządowi i państwowi mogli liczyć wyłącznie na ulgę przy zakupie pojedynczych biletów ulgowych<sup>28</sup>.

Do obowiązków administracji kolei wąskotorowej należało m.in. prowadzenie dokumentacji rachunkowej, do kontroli której zobligowani zostali odpowiedni urzędnicy skarbowi rejencji koszalińskiej. Sprawdzano przede wszystkim rzeczywisty stan środków trwałych i nietrwałych, sprawozdania roczne i sprawozdania z osiągniętych dochodów<sup>29</sup>. Po 1900 r. zgoda na udzielenie kredytów w celu rozbudowy linii wąskotorowych ze środków ogólnopaństwowych udzielana była przez ministra robót publicznych (jak w przypadku budowy odcinka odcinek Dargoleza-Smołdzino) na 1,5%. Umowę o sfinansowanie obwarowywano zastrzeżeniem, że w przypadku nieterminowej spłaty kredytu, oczynszowanie wzrośnie z 1,5 do 3%<sup>30</sup>.

Budowa kolei wąskotorowych w powiecie słupskim, podobnie jak w innych powiatach Pomorza Zachodniego, była traktowana jako inwestycja pozwalająca na ożywienie gospodarczego zaplecza Słupska. Jako środek lokomocji została przez mieszkańców i podróżnych przyjęta z zyczeniem; z czasem za sprawą swojej punktualności wpływała na normowanie czasu<sup>31</sup>.

<sup>25</sup> *Sammlung...*, s. 312.

<sup>26</sup> APK, RK, sygn. 3986, f. 33; AdKR z 7 I 1909 r., s. 24–25; Kreisblatt des Landkreises Stolp z 19 VI 1929, s. 102; 17 VI 1931 r., s. 93; 24 II 1932 r., s. 34.

<sup>27</sup> APK, RK, sygn. 3990, f. 370; Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 41. Geschäftsjahr (5. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolperbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934, s. 13.

<sup>28</sup> APK, RK, sygn. 3990, f. 312, 370.

<sup>29</sup> AdKR z 7 I 1909 r., s. 25.

<sup>30</sup> APSz, NPPP, sygn. 2117, f. 101.

<sup>31</sup> L. Turek-Kwiatkowska, *Kultura...*, s. 18, 226. Podróżowanie tym środkiem lokomocji zawsze należało do atrakcji. Zdarzało się, że pociągi czekały na pasażerów; jeśli maszynista widział, że pasażerowie biegli na pociąg, zatrzymywał go, a nawet cofał.

Alternatywą dla kolei stały się drogi bite, przewyższające koszt budowy torowisk, co w swoim memoriale do rządu pruskiego wystosowały m.in. powiaty: koszaliński, sławieński i słupski<sup>32</sup>. Podział kosztów utrzymania kolei nie odzwierciedlał możliwości przewidzianych przez pruskie ustawodawstwo. Państwo, prowincja, jak i pozostali akcjonariusze (w tym także miasto Słupsk), mogły stać się właścicielem 1/3 części przedsięwzięcia każdy, jednakże wkład finansowy państwa został ograniczony<sup>33</sup>. Wynikało to przede wszystkim z zakazu angażowania się Królewskiej Dyrekcji Kolei w Szczecinie (Königliche Eisenbahndirektion zu Stettin), w sprawę rozbudowy linii na węźle słupskim, co było pochodną właściwości terytorialnej, a co rzutowało na powiązanie sieci kolei wąskotorowej we wschodniej części rejencji koszalińskiej. Zakaz ten doczekał się w październiku 1895 r. komentarza ministra spraw publicznych, iż nawet osobiste zaangażowanie m.in. landrata słupskiego we wsparcie przez państwo realizacji przedsięwzięcia, nie powinno mieć miejsca ze względu na literę prawa<sup>34</sup>. Minister zastrzegł ponadto, że koleje wąskotorowe w Prusach nie są wyłączną własnością państwa, toteż nie mogą być w świetle przepisów prawnych traktowane tak jak kolej normalnotorowa. Pomoc finansowa państwa mogła mieć miejsce jedynie w postaci udzielenia niskoprocentowanej pożyczki, a nie dotacji<sup>35</sup>.

Nie udało się więc zaangażować w szerszym, niż to było możliwe zakresie, funduszy państwa czy prowincji, czego przykładem było przygotowanie środków finansowych na budowę linii kolejowej ze Słupska do Dębnicy Kaszubskiej. Na posiedzeniu komisji do spraw budowy linii wąskotorowej na wymienionym odcinku, która obradowała 5 marca 1892 r., przyjęto jako jedno z alternatywnych źródeł finansowych, kapitał wniesiony przez prywatnych akcjonariuszy, głównie fabryki papieru w Dębnicy Kaszubskiej i majątków dworskich dysponujących gruntami<sup>36</sup>.

W chwili wzrostu kosztów budowy (przede wszystkim wzrostu podatku gruntowego), zarząd kolei wąskotorowej rozważał także bezpośrednio złożenie propozycji budowy linii Słupsk-Dębница Kaszubska pre-

<sup>32</sup> *Denkschrift über den Bau und Rentabilität von Kleinbahnen unter specieller Berücksichtigung des Schlauer und Kösliner Kreises von einem Nichtfachmann*, [bmw] 1893, s. 7, inserowane w: APSz, NPPP, sygn. 2111, f. 119–133.

<sup>33</sup> APSz, NPPP, sygn. 2112, f. 54, 164.

<sup>34</sup> Tamże, sygn. 2113, f. 79, 81.

<sup>35</sup> Tamże, sygn. 2114, f. 18.

<sup>36</sup> Tamże, sygn. 2111, sygn. 2112, f. 70; f. 4–5; sygn. 2113, f. 2.



zesowi Dyrekcji Kolei, z zapytaniem, czy jego urząd nie podjąłby się budowy, bądź choćby finansowania wspomnianego odcinka. Odpowiedź prezesa była odmowna i uargumentowana tym, że w prowincji pomorskiej funkcjonowała tylko jedna koncesjonowana firma Lenza, specjalizująca się w opracowywaniu planów i budowie linii wąskotorowych<sup>37</sup>. Takie same argumenty służyły do odrzucenia prośby o zwiększenie środków przez skarb państwa pruskiego na budowę odcinka Słupsk-Smołdzino, co w połączeniu z ogólnym wzrostem kosztów budowy o około 32% w 1896 r. wobec 1895 r. i o 52% w 1897 r. wobec 1896 r. nie pozwoliło na utrzymanie płynności finansowej spółki budującej kolej<sup>38</sup>.

Powiat słupski poprzez wysokie ceny gruntów, musiał pokryć koszt ich przejęcia kwotą 1 300 000 marek (przy średniej cenie za 1 kilometr – 26 900 marek)<sup>39</sup>. W ostateczności w chwili wzrostu podatku gruntowego i niechęci rządu Prus do finansowania przedsięwzięć, linię Słupsk-Dębница Kaszubska o szerokości toru 1,435 m. oddano do użytku 15 marca 1895 r.<sup>40</sup>, zaś w 1906 r. przedłużono ją po uprzedniej akceptacji projektu budowy przez landraturę. Odcinek ten był swoistą rekompensatą dla Słupska („Die Stadt Stolp wurde entschädigt”), za rezygnację z budowy linii normalnotorowej ze Słupska do Kartuz przez Dębnicę Kaszubską, Czarną Dąbrówkę, Sierakowice i Bytów<sup>41</sup>.

W 1897 r. oddano do użytku linię ze Słupska do Cecenowa przez Głównicyce o szerokości toru 0,750 m, (była to najdłuższa kolej wąskotorowa w prowincji pomorskiej; w 1902 r. zbudowano od tego odcinka odgałęzienie do stacji Dominek) zaś 7 grudnia 1913 r. linię z Ustki do Smołdzina<sup>42</sup>. Na tym odcinku nie obyło się bez trudności związanych z przewłaszc-

<sup>37</sup> Tamże, sygn. 2113, f. 88, 96–97.

<sup>38</sup> Tamże, sygn. 2112, f. 30, 252.

<sup>39</sup> Tamże, f. 91–93.

<sup>40</sup> W uroczystości otwarcia udział wzięli m.in. nadprezydent prowincji pomorskiej Robert von Puttkamer; APSz, NPPP, sygn. 2112, f. 10.

<sup>41</sup> J. Lindmajer, *Kupiectwo i administracja prowincjonalna Pomorza Zachodniego a plany budowy kolei między Kołobrzegiem i Gdańskiem w latach 1850–1875*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1998, z. 4, s. 115.

<sup>42</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 3110, f. 1; APSz, NPPP, sygn. 2112, f. 97–98; sygn. 2117, f. 63; sygn. 2126, f. 30, 57, 81; *Sonderabdruck aus Zeitschrift für Kleinbahnen*, s. 32–33; „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 41. Geschäftsjahr...”, s. 1; J. Lindmajer, *Przemiany...*, s. 210; tenże, *W epoce kapitalistycznej industrializacji...*, s. 299–300; J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985, s. 108.; J. Spors, B. Wachowiak, J. Lindmajer, T. Machura, *Dzieje Słupska*, Słupsk 1986, s. 211; K. Pagel, *Der Landkreis Stolp...*, s. 286–287; F. Schulz, H. Wolter, *Stolp – Słupsk. Stadt und Landkreis. Miasto i powiat. Die Geschichte der Stadt und des Landkreises in Pommern von 1310 bis ins Jahr 2000*, Bonn 2002, s. 288.

zeniem gruntów przeznaczonych do budowy linii<sup>43</sup>. Warto pamiętać o tym, że głównymi zainteresowanymi w powstaniu tego odcinka byli miejscowi właściciele ziemscy, którzy w kolei wąskotorowej widzieli idealny środek do spedycji swoich produktów, głównie spirytusu<sup>44</sup>.

W latach 1905–1909 prowadzone były prace budowlane przy linii kolei wąskotorowej Sławno-Ustka, którą, paradoksalnie ze względów oszczędnościowych (przerzucenie całkowitych kosztów budowy na państwo), przebudowano na linię normalnotorową i oddano do użytku 18 sierpnia 1911 r.<sup>45</sup>

Własnością powstałego wówczas przedsiębiorstwa Stolpetalbahn (STB), stał się także tor o długości 1,84 km i o rozstawie szyn wynoszącym 1,435 m, będący bocznicą i biegnący od dworca kolejowego do szosy bytowskiej w Słupsku. Otwarto go 12 maja 1903 r. Służył on jako bocznica dla potrzeb gazowni miejskiej.

Wszystkie powyższe linie zostały objęte prawem własności przez odpowiednie przedsiębiorstwa na 99 lat<sup>46</sup>. W 1909 r. przedłużono linię STB do budynku dworca pasażerskiego kolei normalnotorowej<sup>47</sup>; rok później nowo utworzone przedsiębiorstwo Stolper Kreisbahn (SKB), odrębnie organizacyjnie od STB<sup>48</sup>, uzyskało zgodę na doprowadzenie kolei wąskotorowej do dworca pasażerskiego w Ustce<sup>49</sup>. Taki krok umożliwiła podpisana 9 września 1905 r. deklaracja o współpracy kolei państwowej z zarządami kolei wąskotorowych, uznając jednocześnie koleje wąskotorowe za ważne uzupełnienie ogólnoniemieckiej, państwowej sieci kolejowej<sup>50</sup>.

W pracach budowlanych wymienionych odcinków, udział brali także polscy robotnicy budowlani z Galicji i Królestwa Polskiego, którzy musieli otrzymać wcześniej stosowne pozwolenie<sup>51</sup>. Polacy brali udział w pracach budowlanych w rejonie Ustki i Smołdzina<sup>52</sup>.

<sup>43</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 3110, f. 23, 47; APSz, NPPP, sygn. 2112, f. 183–186.

<sup>44</sup> A. Czarnik, *Gardna Wielka*, Słupsk 2001, s. 59–60. Z tego też powodu miejscową kolejkę nazywano żartobliwie „Spiritbahn” („Kolejka spirytusowa”).

<sup>45</sup> J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki...*, s. 108.

<sup>46</sup> *Sonderabdruck aus Zeitschrift für Kleinbahnen*, s. 32–33.

<sup>47</sup> W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 233.

<sup>48</sup> Pierwotnie nazwa kolejki obsługującej północną część powiatu słupskiego miała brzmieć „Stolpe Nordbahn”; APSz, NPPP, sygn. 2114, f. 66–67.

<sup>49</sup> APSz, NPPP, sygn. 2126, f. 157.

<sup>50</sup> Tamże, sygn. 2067, pismo z 9 IX 1905 r. (b.f.).

<sup>51</sup> B. Drewniak, *Robotnicy sezonowi na Pomorzu Zachodnim (1890–1918)*, Poznań 1959, s. 258; J. Lindmajer, *Przemiany...*, s. 214; K. Leszczyński, *Niektóre aspekty...*, s. 85.

<sup>52</sup> J. Lindmajer, *Przemiany...*, s. 214; tenże, *W epoce kapitalistycznej industrializacji...*, s. 300.

Stworzona w ten sposób sieć kolejowa wykraczała poza granice bezpośredniego oddziaływania ośrodków usługowych, jakimi były Słupsk i – w mniejszym stopniu – Ustka<sup>53</sup>.

Koszt budowy poszczególnych linii był uzależniony nie tylko od wahających się cen ziemi i podatku gruntowego, ale także od tego, skąd, bądź od kogo przejmowano lub skupowano tereny pod budowę linii. Na linię pomiędzy Słupskiem a Dargoleżą przeznaczono 1 570 000 marek, z czego landratura przekazała 364 000 marek, a na dalsze 250 000 marek zaciągnięto kredyt o oprocentowaniu 1,5%. Zakładano, że roczna stopa zwrotu na tej linii będzie wynosić na tym odcinku 3–4%<sup>54</sup>. Przedłużenie linii z Dębnicy Kaszubskiej w kierunku Motarzyna pochłonęło 221 000 marek<sup>55</sup>.

Nie udało się natomiast zrealizować połączenia pomiędzy Budowem a Bytowem, w którym nadzieję na wzrost znaczenia północnej i centralnej części powiatu bytowskiego upatrywał landrat i magistrat bytowski. Uznano, że powiat bytowski nie ma dobrego połączenia komunikacyjnego ze Słupskiem, w którym znajdował się sąd i kilka okręgowych instytucji obejmujących swoim działaniem m.in. powiat bytowski. Wskazywano również na korzyści gospodarcze, jakie mógłby osiągnąć powiat słupski i bytowski, a nawet przewidywano, że w stosunkowo krótkim czasie można byłoby dokonać elektryfikacji tej linii na całej jej długości, dzięki elektrowni wodnej w Gałąźni Małej. Dodać w tym miejscu należy, że nie był to pierwszy projekt budowy linii łączącej Słupsk z Bytowem. W 1872 r. z memoriałem w sprawie budowy kolei normalnotorowej Słupsk-Bytów-Chojnice, wystąpił magistrat bytowski. W ostateczności, w 1918 r. projekt budowy linii, już jako wąskotorowej na wspomnianym odcinku, nie uzyskał aprobaty ministra robót publicznych Prus, a tym samym rząd pruski

---

<sup>53</sup> Zgodnie z zaproponowaną przez autora metodą obliczenia, na temat której szerzej w: K. Pencarski, *Rola potencjału ludnościowego miast Pomorza Zachodniego w oddziaływaniu ośrodków miejskich na strukturę wewnątrz-regionalną. Analiza porównawcza dla 1939 roku*, „Stargardia. Rocznik Muzeum w Stargardzie poświęcony przeszłości i kulturze Pomorza” 2003, t. III, s. 381–391. Bezpośrednie oddziaływanie Słupska i Ustki jako ośrodków usługowych wynosiło kolejno: do 30 km i do 10 km.

<sup>54</sup> APSz, NPPP, sygn. 2112, f. 97–98; sygn. 2114, f. 235–236.

<sup>55</sup> *Sonderabdruck aus Zeitschrift für Kleinbahnen*, s. 32–33.

wycofał się z finansowania tej inwestycji<sup>56</sup>. Postulat budowy linii (ponownie jako linii normalnotorowej) do Chojnic był wysuwany kilkakrotnie w dwudziestoleciu międzywojennym<sup>57</sup>. W sferze projektów pozostała także linia z Dargolezy do Wicka (powiat lęborski)<sup>58</sup>.

Wzrastające w trakcie budowy koszty doprowadziły do wielu technicznych problemów w latach 20. i 30. XX w. Obniżano koszty z chwilą zastępowania materiałów budowlanych (głównie szyn czy podkładów kolejowych) innymi o niższych parametrach technicznych. Dość szybko doprowadziło to do niskiej wytrzymałości całej infrastruktury kolejowej, a w szczególności mostów i wiaduktów, oraz podkładów i szyn. To zaś naraziło cały tabor na szybsze zużycie<sup>59</sup>.

Wspomnieć należy także o planie połączenia koleją wąskotorową Sławna i Ustki, opracowanym przez firmę Lenza, który to plan spotkał się z przychylnością miejscowych prywatnych podmiotów gospodarczych. Zdecydowany sprzeciw kręgów gospodarczych Darłowa, jak i tamtejszego magistratu, doprowadził do rezygnacji z tego zamierzenia, jednakże prace nad budową linii normalnotorowej na wspomnianym odcinku rozpoczęto w 1905 r. o nieco odmiennym, niż pierwotnie zaplanowano przebiegu<sup>60</sup>. W tym też czasie prowadzono przebudowę torowisk na wybranych odcinkach na terenie powiatu i Słupska<sup>61</sup>.

Z początkiem XX w. rozwój sieci i eksploatacji kolei wąskotorowych w całych Niemczech osiągnął swoje techniczne możliwości. Zaczęły pojawiać się nowe technologie związane z konstrukcją wagonów i lokomotyw, a także z budową i ulepszeniem linii kolejowych. Nowinki technologiczne

<sup>56</sup> APK, RK, sygn. 3990, f. 1–2; sygn. 12092, f. 4; APK o/Słupsk, AmS, sygn. 3122, f. 2–3; APSz, NPPP, sygn. 2111, f. 6; sygn. 2126, f. 68; J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki...*, s. 107–108; J. Lindmajer, *Bytów w okresie przemian ustrojowo-prawnych i społeczno-gospodarczych Prus (1815–1918)*, [w:] *Historia Bytowa*, pod red. Z. Szultki, Bytów 1998, s. 212.

<sup>57</sup> B. Heinemann, *Grenzland Ostpommern. Eine bevölkerungs- und wirtschaftspolitische Betrachtung*, Stettin 1938, s. 39.

<sup>58</sup> APSz, NPPP, sygn. 2114, f. 115; sygn. 2116, f. 295.

<sup>59</sup> K. Leszczyński, *Niektóre aspekty...*, s. 85.

<sup>60</sup> J. Lindmajer, *Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej (1806–1918)*, [w:] *Dzieje Sławna*, pod red. J. Lindmajera, Słupsk 1994, s. 220.

<sup>61</sup> Przebudowa torowisk była podyktowana często koniecznością odseparowania ruchu kolejowego od drogowego. Między innymi w Słupsku zlikwidowano torowiska przecinające obecną ul. Wolności (Trittstraße), gdzie często dochodziło do wypadków z udziałem pieszych; APK o/Słupsk, AmS, sygn. 6097, f. 8; „Zeitung für Hinterpommern“ z 25 X 1901 r.

w procesie budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, były publikowane w specjalistycznej prasie<sup>62</sup>. W periodykach tych można było znaleźć nie tylko opisy techniczne elementów infrastruktury kolejowej, ale także wykładnię prawną w zakresie finansowania budowy i utrzymania linii kolejowych z udziałem jednostek samorządowych<sup>63</sup>.

Zarządy przedsiębiorstw kolei wąskotorowych przewidywały realizację zadań związanych z wybuchem wojny, lub innymi wyjątkowymi sytuacjami. Były one zobowiązane przedłożyć władzom wojskowym informacje dotyczące stanu i możliwości wykorzystania swojej infrastruktury przez wojsko, wraz z aktualnymi rozkładami jazdy. Zagadnienie to znalazło swoje miejsce w tajnym okólniku ministra robót publicznych Prus z 30 grudnia 1896 r., sprowadzającym zadania kolei normalnotorowych i wąskotorowych do służby państwu<sup>64</sup>. W tym też czasie wszelki cywilny ruch towarowy z udziałem kolei wąskotorowych musiał być zaakceptowany przez prezydenta rejencji<sup>65</sup>. Wybuch pierwszej wojny światowej doprowadził więc do zainteresowania kolejami wąskotorowymi przez wojsko. Kolej wąskotorowa została zaangażowana w zwiększony odbiór kartofli, zbóż i zwierząt rzeźnych z podślupskich majątków ziemskich<sup>66</sup>. Następnie, od 1916 r. komendy uzupełnień zaczęły wręczać karty mobilizacyjne pracownikom, co w stosunkowo szybkim czasie doprowadziło do konfliktu z landratem słupskim. Landrat, podobnie jak zarządy kolei uznał, że powoływanie do wojska kolejarzy osłabiło obsadę obu przedsiębiorstw; podobnego zdania byli landraci z innych powiatów (głównie bobolickiego, koszalińskiego i sławieńskiego), którzy szukali pomocy u prezydenta rejencji. Landraci i szefowie zarządów kolei wąskotorowych wyrazili obawy, że mobilizacja kolejarzy nie tylko osłabiła poszczególne zakłady, ale dodatkowo zmusiła do podjęcia decyzji o zastąpieniu ich zupełnie nieprzygotowaną żeńską siłą roboczą<sup>67</sup>. W końcu 1916 r. do sporu przyłączyła się Królewska Dyrekcja Kolei w Gdańsku, do której wła-

---

<sup>62</sup> Na wniosek landratów z Białogardu, Bobolic, Drawska Pomorskiego, Kołobrzegu, Koszalina, Sławna i Słupska prezydent rejencji koszalińskiej zwracał się każdego roku do nadprezydenta prowincji w Szczecinie z wnioskiem o udzielenie zgody na prenumerowanie specjalistycznego czasopisma „Zeitschrift für Kleinbahnen”.

<sup>63</sup> APSz, NPPP, sygn. 2118, pismo z 11 X 1904 (b.f.).

<sup>64</sup> Tamże, sygn. 2117, f. 133.

<sup>65</sup> AdKR z 7 I 1909 r., s. 26-27.

<sup>66</sup> APK, RK, sygn. 2778, f. 127.

<sup>67</sup> Tamże, sygn. 3985, pisma z 22 I i 2 II 1916 r. (b.f.).

dze wojskowe zaczęły zwracać się z żądaniem przygotowania list osób, będących w stanie przyjąć karty mobilizacyjne. W ten sposób wyznaczono do czynnej służby wojskowej z STB 14 spośród 34 mężczyzn<sup>68</sup>. Władze wojskowe niechętnie zwalniały pracowników kolei wąskotorowych także i po zakończeniu działań wojennych, co wzbudziło oburzenie członków wydziału do spraw kolei wąskotorowych prowincji pomorskiej w Szczecinie. Najmocniej osłabionymi kadrowo w rejencji koszalińskiej była STB (obok bliźniaczego przedsiębiorstwa z Kołobrzegu). W tej sprawie władze prowincji prowadziły ożywioną korespondencję z ministerstwem wojny, ministrem spraw wewnętrznych i landratami, natomiast władze wojskowe w Szczecinie w czerwcu 1919 r. oznajmiły, że dopóki ministerstwo spraw wojskowych nie wyda jednoznacznego aktu demobilizacji, nie będzie mowy o zwolnieniu pracowników kolei wąskotorowych<sup>69</sup>. Do trudności związanych z obsadą stanowisk dołączyły także trudności z nabywaniem węgla i drewna, utrzymujące się jeszcze długo po zakończeniu wojny<sup>70</sup>.

Zmiany stosunków politycznych i ekonomicznych w następstwie przegranej przez Niemcy pierwszej wojny światowej, doprowadziły do pozbawienia powiatu słupskiego podstaw do nieskrępowanego rozwoju gospodarczego<sup>71</sup>. Wyłączenie Wolnego Miasta Gdańska z Niemiec wymusiło przejęcie przez Dyрекcję Kolei w Szczecinie majątku i zadań po byłej dyrekcji kolei w Gdańsku<sup>72</sup>. Wszystko to znalazło odzwierciedlenie w inwestycjach w infrastrukturze kolejowej, które po 1922 r. modyfikowano czy odkładano na inne czasy. Zrezygnowano np. z przedłużenia odcinka kolejki wąskotorowej Słupsk-Cecenowo do Klęcina, by następnie sfinansować tę budowę tylko w oparciu o środki finansowe powiatu słupskiego. Z tej samej przyczyny całkowicie zrezygnowano z budowy odcinka kolei wąskotorowej na odcinku Klęcino-Łupawa<sup>73</sup>. Rozważano również możliwość skrócenia trasy przez Klęcino, jednakże zarząd kolei wąskoto-

<sup>68</sup> Tamże, pismo z 11 XI 1916 r. (b.f.).

<sup>69</sup> APK, RK, sygn. 3985, pisma z 12 III, 14 V i 6 VI 1919 r. (b.f.).

<sup>70</sup> Tamże, sygn. 3990, f. 127.

<sup>71</sup> Szerzej na ten temat H. Sievers, *Ostpommerns Handel und Industrie nach dem Kriege*, [w:] „Pommern-Jahrbuch” 1926–1927, s. 27–33; A. Czarnik, *Lata republiki weimarskiej i Trzeciej Rzeszy (1918–1945)* [w:] *Historia Słupska*, pod red. S. Gierszewskiego, Poznań 1981, s. 329–334; J. Spors, B. Wachowiak, J. Lindmajer, T. Machura, *Dzieje Słupska...*, s. 246–248.

<sup>72</sup> AdRK z 3 V 1919 r., s. 80.

<sup>73</sup> Tamże, s. 368.



rowej wskazywał na państwo, miasto Słupsk i powiat słupski jako te podmioty, które powinny uczestniczyć we współfinansowaniu przedsięwzięcia<sup>74</sup>. W dodatku państwo pruskie zaczęło pozbywać się własnych udziałów w przedsiębiorstwach kolei wąskotorowych, stąd więc powiat coraz częściej udzielał zgody na odkupienie akcji będących dotąd własnością państwa<sup>75</sup>. Utrzymanie SKB w krytycznym 1921 r. spadło na powiat, który stał się właścicielem 78,20% udziałów (2 998 900 marek), zaś prowincja dysponowała 15,63% udziałami (468 600 marek), zaś rząd pruski jedynie 6,17% (185 300 marek)<sup>76</sup>. Niewiele lepiej przedstawiała się sytuacja własności udziałów w STB, gdzie 45,96% akcji należało do powiatu, 33,5% do rządu Prus i 20,54% do prowincji (odpowiednio: 546 000 marek, 398 000 marek i 244 000 marek)<sup>77</sup>. W drugim roku funkcjonowania SKB udział finansowy państwa zmalał do 13,9% (583 000 marek), zaś prowincji do 17% (713 000 marek). Właścicielem większości udziałów stał się więc powiat słupski (69,1% z 2 891 000 marek)<sup>78</sup>; w 1930 r. kapitał szacowano na 4 187 000 marek<sup>79</sup>. Pomimo tych trudności zarząd kolei podjął decyzję o budowie mieszkań socjalnych (jedno-, dwu- i trzypokojowych) dla swoich pracowników przy obecnej ul. Niemcewicza (Probststraße)<sup>80</sup>.

W myśl obowiązujących w latach 20. i 30. XX w. przepisów, utrzymanie i rozbudowa kolei wąskotorowej powinna obciążać budżet przede wszystkim państwa i powiatu. Należy jednakże zaznaczyć, iż w kosztach utrzymania kolei wąskotorowej partycypował przede wszystkim powiat (69,06% kosztów utrzymania), i prowincja pomorska (17,01%), na trzecim miejscu dopiero budżet państwa (13,93%)<sup>81</sup>. Zła kondycja finansowa i ma-

<sup>74</sup> Tamże.

<sup>75</sup> „Kreisblatt des Landkreises Stolp“ z 13 II 1929 r., s. 24.

<sup>76</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahn für das 33. Geschäftsjahr vom 1. April bis 31. Dezember 1929“, s. 3.

<sup>77</sup> „Jahresbericht der Stolpetalbahn für das 35. Geschäftsjahr vom 1. April 1928 bis 31 März 1929“, s. 3.

<sup>78</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 38. Geschäftsjahr (2. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1931“, s. 1.

<sup>79</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 37. Geschäftsjahr (1. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930“, s. 3.

<sup>80</sup> Tamże, s. 4.

<sup>81</sup> Dombois, *Der Landkreis Stolp, [w:] Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirks*, pod red. C. Cronau, Stettin 1929, s. 367.

teriałowa obu słupskich przedsiębiorstw kolei wąskotorowych, doprowadziła do ich połączenia w dniu 11 grudnia 1929 r. tworząc spółkę akcyjną pod nazwą „Słupskie Koleje Powiatowe” („Stolper Kreisbahnen AG” – SK). Idea połączenia obu przedsiębiorstw sięgała 1914 r., kiedy to prezydent rejencji koszalińskiej zasugerował możliwość ujednoczenia administracji kolei w powiecie słupskim. Zdarzało się wcześniej, że zarządy obu firm zbierały się na wspólnych posiedzeniach<sup>82</sup>. Posunięcie to stało się także koniecznością wobec likwidacji wydziału kolejek wąskotorowych w landtagu i niestabilnej w latach 1920–1929 sytuacji finansowej prowincji i państwa<sup>83</sup>.

W drugiej połowie 1921 r. dyrekcje STB i SKB przystąpiły do rozmów w sprawie budowy obiektu administracyjnego służącego obu przedsiębiorstwom (dotąd jako siedzibę wykorzystywano budynek starostwa przy obecnej ul. Szarych Szeregów – Wasserstraße 11)<sup>84</sup>. W listopadzie 1921 r. wykonano projekt budynku, który miał stanąć przy obecnej ul. Wileńskiej (Küsterstraße 30)<sup>85</sup>. Zakupiono w tym celu działkę budowlaną będącą własnością mieszkańca Słupska Alwina Giebe. Bezpośrednio po sfinalizowaniu umowy kupna-sprzedazy rozpoczęto starania o skanalizowanie działki<sup>86</sup>. Budowa siedziby obu przedsiębiorstw ruszyła w styczniu 1922 r. po uzyskaniu niezbędnego zezwolenia policji budowlanej<sup>87</sup>. W 1938 r. dobudowano garaże w bezpośrednim sąsiedztwie budynku<sup>88</sup>.

W miarę możliwości finansowych zarząd SKB przeprowadzał rozmaite remonty torowisk na wybranych odcinkach. Jeżeli szkody nie powstawały w wyniku warunków atmosferycznych i co za tym idzie pogorszenia stanu torowisk oraz urządzeń nastawczych, to powstawały w konsekwencji naturalnego zużycia. Trzeba jednakże zaznaczyć, iż samo przedsiębiorstwo nie było w stanie wygospodarować potrzebnych środków finansowych na dokonywanie bieżących napraw i budowy nowych

<sup>82</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 37. Geschäftsjahr...”, s. 4.

<sup>83</sup> APSz, NPPP, sygn. 2126, pismo z 29 I 1914 r. (b.f.); APK, RK, sygn. 3990, f. 127; W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 111.

<sup>84</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 2390, f. 1.

<sup>85</sup> Tamże, sygn. 7587, f. 5–7; *Ostpommersche Firmen*, hrsg. von der Industrie- und Handelskammer für Ostpommern zu Stolp, Stolp 1936, s. 94.

<sup>86</sup> Tamże, f. 1.

<sup>87</sup> Tamże, f. 20.

<sup>88</sup> Tamże, f. 53.

obiektów. W tym też celu posiłkowano się możliwością zaciągania niskoprocentowanych kredytów, jak na przykład w 1923 r. na prace remontowe na stacji Klęcino, obejmujące także budowę nowego spichlerza dla potrzeb miejscowego rolnictwa<sup>89</sup>. W tym też celu administracja kolei zaciągała kredyty w różnych podmiotach finansowych, w tym także w słupskiej powiatowej kasie oszczędności<sup>90</sup>.

Kolej wąskotorowa na węźle słupskim charakteryzowała się wzrostem liczby przewożonych towarów jak i pasażerów. Stało się to za sprawą nie tylko wzmożonej produkcji rolnej, ale także polityki przewozowej prowadzonej przez powiat i zarządy obu przedsiębiorstw kolejowych. Podwyższenie stawek za przewozy koleją w 1918 r. na liniach normalno- i wąskotorowych średnio o 80–90%, jak i kryzys gospodarczy z 1929 r. doprowadziły do utraty stabilności finansowej SKB i STB, a następnie SK. Widoczne było to zwłaszcza w roku poprzedzającym połączenie obu przedsiębiorstw, kiedy to nastąpiły poważne problemy z utrzymaniem równowagi bilansowej. Mimo to SK starały się polepszyć warunki bytowe pracowników, chociażby w postaci współudziału w zakładaniu oświetlenia i instalowaniu kanalizacji wodno-ściekowej w ich domach, o ile stanowiły one własność spółki<sup>91</sup>. Ponadto członkowie zarządu kolei wąskotorowej brali aktywny udział w dążeniach do poprawy funkcjonowania zakładu. Wspólnie z członkami innych bliźniaczych zarządów z rejencji koszalińskiej, debatowali w sprawie przyszłości komunikacji zbiorowej. Spotkania te odbywały się także z udziałem prezydenta rejencji i zainteresowanych landratów w Koszalinie – w siedzibie rejencji lub w sali koncertowej Lüdtkego<sup>92</sup>.

---

<sup>89</sup> Verwaltungsbericht der Stolper Kreisbahn für die Zeit vom 1. April 1923 bis 31. März 1924“, s. 3.

<sup>90</sup> „Jahresbericht..., 1934“, s. 6.

<sup>91</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen – Aktiengesellschaft für das 40. Geschäftsjahr (4. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpetalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1933“, s. 4.

<sup>92</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 155, f. 1.

Tabela 1. Przewozy osobowe i towarowe w latach 1900–1932 kolejami wąskotorowymi w powiecie słupskim

Węzeł	Przewiezione towary w tonach						Ruch osobowy						
	Lata						Lata						
	1900	1913	1926	1929	1932		1900	1913	1926	1929	1932		
Słupsk Smółdzino	26 294	-					70 678	-					
Słupsk-Cecenowo	-	71 237	63 443	83 875	164 685			101 762	151 057	112 833	349 948		
Ustka-Smółdzino	-	2 079						3 779					
Słupsk-Motarzyno (Budowo)	60 971	121 174	198 468	177 746			62 581	119 949	123 103	78 920			

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft“ II 1933, s. 20.

Poprawa efektywności kolei wąskotorowej z końca lat 20. XIX w. została przerwana przez następstwa kryzysu w 1929 r. W dodatku wysokie stawki wprowadzone przez Reichsbahn (Koleje Państwowe), za przeładunek towarów z kolei państwowej na wąskotorową zostały uznane przez syndyka Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku za realne niebezpieczeństwo upadku kolejek. Skrytykował on także nieracjonalną politykę przewozową państwa. Z kolei stabilizacja cen przewozu osób i towarów w latach 20. XX w. pozwoliła na wykorzystanie kolei wąskotorowych powiatu słupskiego w większym niż dotąd stopniu przez rolników indywidualnych z powiatu. Tendencja ta, w połączeniu z ogólną poprawą koniunktury gospodarczej w Niemczech i na świecie sprawiła, że kolej wąskotorowa znów stała się istotnym środkiem komunikacji zbiorowej w powiecie do 1945 r.<sup>93</sup>. Pamiętać przy tym należy, że w okresie największych kryzysów gospodarczych, sukcesywnie powracano do planu likwidacji połączeń kolejowych w ogóle i zastąpienia ich rozbudowaną siecią linii autobusowych, administrowanych przez Poczta Rzeszy lub – rzadziej – same przedsiębiorstwa kolejowe<sup>94</sup>.

Dlatego też 1 grudnia 1925 r. uruchomiona została przez kierownictwo STB linia autobusowa ze Słupska do Łupawy. Nie była to linia organizacyjnie podległa, jak w innych powiatach, poczcie<sup>95</sup>. Kierownictwo SKB również gotowe było do podjęcia prób przedłużenia kolei wąskotorowej Słupsk-Budowo do Łupawy i do jednoczesnej likwidacji istniejącego połączenia autobusowego na tym odcinku<sup>96</sup>. Długość linii autobusowej Słupsk-Łupawa-Rokity wynosiła 49,7 km, a linii Słupsk-Gogolewko 84,0 km<sup>97</sup>. Dochód ze sprzedaży biletów na linii autobusowej Słupsk-Gogolewko wynosił w 1930 r. 16 927 marek z tytułu obsługi ruchu pasażerskiego, 617 marek z tytułu przewozu bagaży i 162 marki z pozostałych usług (łącznie 17 706 marek)<sup>98</sup>.

<sup>93</sup> K. Horst-Hoppe, *Die wirtschaftliche Bedeutung...*, s. 102.

<sup>94</sup> Szerzej na ten temat w: Dr. Jur. Bindewald, *Eisenbahnen oder Kraftwagen?*, „Pommern-Jahrbuch“ 1930–1931, s. 115–120.

<sup>95</sup> „Jahresbericht über die Verwaltung der Stolperbahn für das Geschäftsjahr vom 1. April 1926 bis 31. März 1927“, s. 4; W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 233.

<sup>96</sup> Dombois, *Der Landkreis Stolp...*, s. 368.

<sup>97</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen – Aktiengesellschaft für das 43. Geschäftsjahr (7. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolperbahn) von 1. Januar bis 31. Dezember 1936“, s. 3.

<sup>98</sup> „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen – Aktiengesellschaft für das 43. Geschäftsjahr (7. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolperbahn) von 1. Januar bis 31. Dezember 1936“, s. 8; K. Pagel, *Der Landkreis Stolp...*, s. 294.

Sporadycznie zdarzały się spory związane z pracami torowymi na terenach nie należących do SKB i SKB. Kilka takich sporów o tereny będące własnością gminy miejskiej Słupsk, na których zainstalowano urządzenia sygnalizacyjne w pobliżu dworca kolejowego w Dębnicy Kaszubskiej, zakończyły się ugodowym przejściem gruntu przez STB (procesy z 1924 i 1925 r.). Tego rodzaju spory odbywały się z udziałem słupskiej landratury<sup>99</sup>.

Zmiana sytuacji politycznej, jaka dokonała się w 1933 r. nie ominęła kolei wąskotorowych. Władze nazistowskie natychmiast rozpoczęły działania mające na celu podporządkowanie tego środka komunikacji, chcąc stworzyć zintegrowaną sieć połączeń drogowo-kolejową<sup>100</sup>. Wykorzystano pomysł po niezrealizowanej, a zapowiadanej na 26 sierpnia 1931 r. i pozytywnie zaopiniowanej przez landtag prowincji pomorskiej w Szczecinie w 1932 r. reformie kolei wąskotorowych, która nie uzyskała szerszej akceptacji społecznej<sup>101</sup>. Dość szybko, bo 30 stycznia 1933 r. pruski minister gospodarki i pracy oświadczył, że państwo pruskie dysponuje programem i środkami finansowymi, mającymi wspomóc podupadające linie wąskotorowe. Zadeklarował także, że rząd Prus może przejąć spłatę odsetek kredytowych, a także uznał, że reforma zarządzania kolejami będzie oparta w znacznym stopniu na pomysłach Związku Zawodowego Kolejarzy Niemieckich (Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner E.V.) z 1926 r. Związek ten dostrzegł już wówczas, że pogorszenie kondycji finansowej wielu kolei wąskotorowych w Prusach jest wynikiem braku centralnego zarządu oraz wzrostu liczby i udziału na rynku przewozowym pojazdów samochodowych. Zwrócono także uwagę na stale pogarszającą się kondycję finansową przedsiębiorstw i przymusowe wykupywanie akcji przedsiębiorstw kolei wąskotorowych przez powiaty<sup>102</sup>. Wprowadzenie reformy zostało poprzedzone ostrą nagonką władz państwowych na zarządy kolejek wąskotorowych w Prusach, oraz na firmę Friedricha Lenza. Ta ostatnia – zdaniem nazistów – doprowadziła poprzez swoją uprzywilejowaną pozycję w branży do strat finansowych kolejek<sup>103</sup>. Na łamach dzien-

<sup>99</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 2390, f. 1, 9, 41–42, 49–52.

<sup>100</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z X 1933 r., s. 51–53.

<sup>101</sup> APSz, NPPP, sygn. 2145, pisma z 19 X, 5 XI 1931 r. i 25 IV 1933 r. (b.f.); „Übersicht der Vorlangen und Beschlüsse des 61. Provinziallandtages von Pommern in den Sitzungen vom 16. bis 21. März 1932”, s. 36; K. Pencarski, *Dzieje kolei...*, s. 80.

<sup>102</sup> APSz, NPPP, sygn. 2145, pisma z 30 I, 25 IV i 13 V 1933 r. (b.f.).

<sup>103</sup> Tamże, pisma z 29 i 30 VI 1933 r. (b.f.); „Grenzwacht” z 29 VI 1933 r.



nika „Pommersche Zeitung” ukazał się artykuł informujący czytelników, że rząd pruski powinien być właścicielem 90% akcji, jednakże dyrektorzy poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych dbali wyłącznie o swój prywatny interes, a nie o podległe sobie przedsiębiorstwa<sup>104</sup>. Poproszony o opinię w tej sprawie, prezydent rejencji koszalińskiej odpowiedział, że nie ma nic przeciwko nacjonalizacji kolei, powołując się na przykład połączenia pozostałości węzła kolei wąskotorowych w powiecie lęborskim, kiedy to stworzono przedsiębiorstwo Koleje Wąskotorowe Pomorza Tylnego (Hinterpommerscher Kleinbahnen)<sup>105</sup>. Więcej obaw przejawiała Izba Przemysłowo-Handlowa w Słupsku, która uznała wprawdzie konieczność powołania wspólnego podmiotu administracyjnego, jednakże siedzibą tego organu na poziomie prowincji nie mógł być według niej Szczecin, z racji zbyt dużego oddalenia od słupskiego węzła kolei wąskotorowej<sup>106</sup>. W połowie 1936 r. gauleiter Pomorza Zachodniego Franz Schwede-Coburg uznał, że zakończył się czas przejściowy do zmiany organizacji administracji kolejami wąskotorowymi na poziomie prowincji<sup>107</sup>. Obowiązki poszczególnych przedsiębiorstw przejęła powołana 1 kwietnia 1937 r. Krajowa Dyrekcja Kolei (Landesbahnsirektion Pommern), z siedzibą w Szczecinie przy obecnej ul. Grodzkiej (Mönchenstraße 20/1). W tym dniu zakończyła się samodzielna działalność kolei wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim<sup>108</sup>. Całą infrastrukturę kolejową podporządkowano ministerstwu komunikacji, które oczekiwało przede wszystkim rentowności, jednakże nieśmiałe pomysły likwidacji wielu połączeń wąskotorowych zostały odrzucone przez najwyższe gremia partii nazistowskiej. Uznano bowiem, że kolej wąskotorowa ma służyć dobru ogólnemu i winna znaleźć wsparcie państwa. Zarząd kolejki utracił więc swoją autonomię, zaś po 1935 r. pełnił wyłącznie funkcję organu wykonawczego i administracyjnego. Słupskie koleje wąskotorowe miały obowiązek przynależeć do Państwowego Związku Niemieckiej Administracji Komunikacji (Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V.), skupiającego wszystkich przewoźników z wyjątkiem kolei państwowych. Jednocześnie 13 listopada 1934 r. prezydent rejencji koszalińskiej zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji Rzeszy zatwierdził na nowo statuty wszyst-

<sup>104</sup> „Pommersche Zeitung” z 6 I 1933 r.

<sup>105</sup> APSz, NPPP, sygn. 2145, pismo z 5 VII 1933 r. (b.f.).

<sup>106</sup> Tamże, pismo z 26 VII 1933 r. (b.f.).

<sup>107</sup> W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 111.

<sup>108</sup> Tamże, s. 111.

kich podległych sobie kolejek wąskotorowych<sup>109</sup>. Przyjęty do realizacji pierwszy plan czteroletni (1937–1942) nałożył na kolej wąskotorową obowiązek przewozów surowców wtórnych, zrównując w tym zakresie jej zadania z zadaniami kolei państwowych<sup>110</sup>. W 1938 r. nadprezydent prowincji pomorskiej podpisał umowę z zarządem SK, zgodnie z ustaleniami której kolej wąskotorowa powiatu słupskiego, stała się koleją pomocniczą kolei państwowej. Zakończyła się tym samym faktyczna niezależność administracji kolei wąskotorowych, nie tylko w całej prowincji pomorskiej, ale i w Prusach i Niemczech<sup>111</sup>.

Mocą ustawy z 10 kwietnia 1940 r. połączono wszystkie koleje wąskotorowe z prowincji pomorskiej w jeden organizm<sup>112</sup>. Powołano korporację Pomorskie Koleje Krajowe (Pommersche Landesbahnen) z kapitałem zakładowym 20 000 000 marek (z czego na powiat słupski przypadło 1 932 100 marek), składającym się z funduszy powiatów, rządu Prus oraz prowincji. Siedzibą korporacji stał się budynek przy obecnym pl. Żołnierza (Königsplatz 15) w Szczecinie. Uznano, iż stan kolei wąskotorowych w powiecie słupskim, tak jak i w prowincji pomorskiej, był katastrofalny; zużyciu uległy urządzenia zabezpieczające ruch towarowy i osobowy. Obniżyła się nośność mostów, podobnie jak właściwości dziewiętnastowiecznych jeszcze torowisk (to zaobserwowano już w latach 20. kiedy to na wielu odcinkach przeprowadzono wymianę torowisk, poprawy nasypów kolejowych i wymiany rozjazdów<sup>113</sup>), zaś w wyniku wycofania zużytego lekkiego sprzętu (dwu- lub trzyosiowych lokomotyw), na trakcjach pojawiły się ciężkie lokomotywy pięcioosiowe. Punktowa wymiana torowisk pozwoliła zwiększyć prędkość pociągów osobowych z 30 do 40 km/h. Eksploatacja kolei wąskotorowej w powiecie słupskim po 1939 r. jedynie pogorszyła zarówno stan trakcji jak i używany na niej tabor<sup>114</sup>. Do-

<sup>109</sup> K. Leszczyński, *Niektóre aspekty...*, s. 85; K. Pencarski, *Dzieje kolei...*, s. 83.

<sup>110</sup> APK o/Słupsk, AmS, sygn. 4656, f. 12–13.

<sup>111</sup> „Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Köslin” z 11 VI 1938, s. 78.

<sup>112</sup> W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 112; K. Pagel, *Der Landkreis Stolp...*, s. 293–294; P. Dallman, *Kolejki wąskotorowe*, [w:] *Kartki z historii Białogardu*, Białogard 1998, s. 190.

<sup>113</sup> „Verwaltungsbericht der Stolper Kreisbahn für die Zeit vom 1. April 1924 bis 31. März 1925”, s. 6; „Verwaltungsbericht der Stolper Kreisbahn für die Zeit vom 1. April 1925 bis 31. März 1926”, s. 6, 8; „33. Jahresbericht über die Verwaltung der Stolpentalbahn für das Geschäftsjahr vom 1. April 1926 bis 31. März 1927”, s. 3; „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 42. Geschäftsjahr (6. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpentalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1935”, s. 12.

<sup>114</sup> W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahnen...*, s. 112.

datkowo państwo pruskie, które dotąd chętnie deklarowało finansowanie kolei wąskotorowych, przerzuciło koszty ich utrzymania na landtag prowincji pomorskiej.

W tej sytuacji administracja powiatu słupskiego stanęła przed koniecznością rezygnacji z utrzymywania połączeń wąskotorowych lub sukcesywną wymianą infrastruktury. Wybrano konieczność zastąpienia ich linii wąskotorowych liniami normalnotorowymi, co zyskało wielkie poparcie landrata słupskiego Friedricha Wilhelma Dombois'a<sup>115</sup>. Znaczenie kolei wąskotorowej zaczęło maleć już u progu drugiej wojny światowej; rozmyślano nawet nie tyle o likwidacji tego środka komunikacji, ale o usunięciu go ze Słupska; względnie o stworzeniu w Kobylnicy stacji węzłowej dla całej słupskiej sieci kolei<sup>116</sup>.

Na skutek zniszczeń i grabieży dokonanych przez Armię Czerwoną oraz braku ekonomicznego uzasadnienia eksploatacji linii w kierunku Cecenowa, Dębnicy Kaszubskiej i linii Ustka-Cecenowo, zlikwidowano połączenia kolejowe. Do dnia dzisiejszego pozostały w terenie liczne ślady dawnych trakcji czy urządzeń, a także budynki, które dostosowano do współczesnych potrzeb.

#### BIBLIOGRAFIA

##### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Państwowe w Koszalinie

1. Rejencja Koszalińska
2. Akta miasta Słupska

Archiwum Państwowe w Szczecinie

1. Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej

##### ŹRÓDŁA DRUKOWANE

„Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin“ z 29 XII 1900 r.;

„Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin“ z 11 VII 1901.

„Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köslin“ z 7 I 1909.

„Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Köslin“ z 11 VI 1938.

„Jahresbericht der Stolper Kreisbahn für das 33. Geschäftsjahr vom 1. April bis 31. Dezember 1929“.

<sup>115</sup> K. Pagel, *Stolp in Pommern...*, s. 294.

<sup>116</sup> E. Szalewska, *Słupsk. Podstawy kształtowania ładu przestrzennego*, Słupsk 2002, s. 106–107.

- „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 37. Geschäftsjahr (1. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930“.
- „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 38. Geschäftsjahr (2. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1931“.
- „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen – Aktiengesellschaft für das 40. Geschäftsjahr (4. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1933“.
- „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 41. Geschäftsjahr (5. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934“.
- „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 42. Geschäftsjahr (6. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1935“.
- „Jahresbericht der Stolper Kreisbahnen-Aktiengesellschaft für das 43. Geschäftsjahr (7. Geschäftsjahr nach der Vereinigung der Stolper Kreisbahn mit der Stolpertalbahn) vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936.“
- „Jahresbericht der Stolpertalbahn für das 35. Geschäftsjahr vom 1. April 1928 bis 31 März 1929“.
- „Jahresbericht über die Verwaltung der Stolpertalbahn für das Geschäftsjahr vom 1. April 1926 bis 31. März 1927“.
- „Kreisblatt des Landkreises Stolp“ z 13 II 1929.
- „Kreisblatt des Landkreises Stolp“ z 19 VI 1929.
- „Kreisblatt des Landkreises Stolp“ 17 VI 1931.
- „Kreisblatt des Landkreises Stolp“ 24 II 1932.
- Sammlung der für den Regierungsbezirk Köslin geltenden Provinzial- und Regierungspolizei-Verordnungen sowie der veterinärpolizeilichen Anordnungen*, hrsg. K. Henning, Köslin 1925.
- „Übersicht der Vorlangen und Beschlüsse des 61. Provinziallandtages von Pommern in den Sitzungen vom 16. bis 21. März 1932“.
- „Verwaltungsbericht der Stolper Kreisbahn für die Zeit vom 1. April 1923 bis 31. März 1924“.
- „Verwaltungsbericht der Stolper Kreisbahn für die Zeit vom 1. April 1924 bis 31. März 1925“.
- „Verwaltungsbericht der Stolper Kreisbahn für die Zeit vom 1. April 1925 bis 31. März 1926“.

## LITERATURA

- Bakunowicz C., *Kolejnictwo polskie i niemieckie przed 1939 rokiem i w kampanii wrześniowej*, „Dzieje Najnowsze” 1996, nr 2.
- Bäumer W., Bufe S., *Eisenbahnen in Pommern. Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, Bd 3, Eggllham 1988.
- Denkschrift über den Bau und Rentabilität von Kleinbahnen unter specieller Berücksichtigung des Schlawer und Kösliner Kreises von einem Nichtfachmann*, [bmw] 1893.
- Bindewald Jur., *Eisenbahnen oder Kraftwagen?*, „Pommern-Jahrbuch” 1930–1931.
- Czarnik A., *Gardna Wielka*, Słupsk 2001.
- Czarnik A., *Lata republiki weimarskiej i Trzeciej Rzeszy (1918–1945)*, [w:] *Historia Słupska*, pod red. S. Gierszewskiego, Poznań 1981.
- Dallman P., *Kolejki wąskotorowe*, [w:] *Kartki z historii Białogardu*, Białogard 1998.
- Dombois, *Der Landkreis Stolp*, [w:] *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirks*, pod red. C. Cronau, Stettin 1929.
- Drewniak B., *Robotnicy sezonowi na Pomorzu Zachodnim (1890–1918)*, Poznań 1959.
- Geschichte der Reichsbahndirektion Stettin*, Stettin 1933.
- B. Heinemann, *Grenzland Ostpommern. Eine bevölkerungs- und wirtschaftspolitische Betrachtung*, Stettin 1938.
- Horst-Hoppe K., *Die wirtschaftliche Bedeutung des Landkreises Stolp bis 1945*, [w:] *Obrazy Ziemi Słupskiej. Społeczeństwo – administracja – kultura*. Materiały z VII Konferencji Kaszubsko-Pomorskiej, Słupsk 5–6 grudnia 2002, pod red. A. Czarnika, Słupsk 2003.
- Leszczyński K., *Niektóre aspekty rozwoju kolei wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim w XIX i XX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 1–2.
- Lindmajer J., *Bytów w okresie przemian ustrojowo-prawnych i społeczno-gospodarczych Prus (1815–1918)*, [w:] *Historia Bytowa*, pod red. Z. Szultki, Bytów 1998.
- Lindmajer J., Machura T., Szultka Z., *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985.
- Lindmajer J., *Kupiectwo i administracja prowincjonalna Pomorza Zachodniego a plany budowy kolei między Kołobrzegiem i Gdańskiem w latach 1850–1875*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1998, z. 4.
- Lindmajer J., *Od upadku starych Prus do klęski II Rzeszy Niemieckiej (1806–1918)*, [w:] *Dzieje Sławna*, pod red. J. Lindmajera, Słupsk 1994, s. 220.
- Lindmajer J., *Przemiany gospodarcze na terenie rejencji koszalińskiej w latach 1850–1914*, Koszalin-Słupsk 1981.
- Lindmajer J., *W epoce kapitalistycznej industrializacji (1807–1918)*, [w:] *Historia Słupska*, pod red. S. Gierszewskiego, Poznań 1981.
- Ostpommersche Firmen*, hrsg. von der Industrie- und Handelskammer für Ostpommern zu Stolp, Stolp 1936.

- Pagel K., *Der Landkreis Stolp in Pommern. Zeugnisse seiner deutschen Vergangenheit*, Lübeck 1989.
- Pencarski K., *Dzieje kolei wąskotorowej w mieście Koszalinie i powiecie koszalińskim w latach 1896–1939*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne” 2005, nr 25.
- Pencarski K., *Powstanie, rozwój i upadek kolei wąskotorowej w rejencji koszalińskiej*, [w:] *Życie dawnych Pomorzan*. Materiały z konferencji, Bytów, 14–15 października 2004, pod red. W. Łysiaka, Poznań 2006.
- Pencarski K., *Rola potencjału ludnościowego miast Pomorza Zachodniego w oddziaływaniu ośrodków miejskich na strukturę wewnątrz-regionalną. Analiza porównawcza dla 1939 roku*, „Stargardia. Rocznik Muzeum w Stargardzie poświęcony przeszłości i kulturze Pomorza” 2003.
- Piątkowski A., *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, z. 4.
- Rumiński M., *Koleje na Pomorzu Zachodnim*, „Jantarowe Szlaki” 2001, nr 2.
- Schulz F., Wolter H., *Stolp – Słupsk. Stadt und Landkreis. Miasto i powiat. Die Geschichte der Stadt und des Landkreises in Pommern von 1310 bis ins Jahr 2000*, Bonn 2002.
- Sievers H., *Ostpommerns Handel und Industrie nach dem Kriege*, „Pommern-Jahrbuch” 1926–1927.
- Sonderabdruck aus Zeitschrift für Kleinbahnen*, (herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten) 1901, Heft 1.
- Spors J., Wachowiak B., Lindmajer J., Machura T., *Dzieje Słupska*, Słupsk 1986.
- Stępiński W., *Wieś pomorska w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku*, [w:] *Historia Pomorza*, t. IV (1850–1918), cz. I: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, Toruń 2000.
- Szalewska E., *Słupsk. Podstawy kształtowania ładu przestrzennego*, Słupsk 2002.
- Szwajlik S., *Stargardzka kolej wąskotorowa 1895–2000*, „Stargardia. Rocznik Muzeum w Stargardzie poświęcony przeszłości i kulturze Pomorza” 2004 (2006), t. IV.
- Turek-Kwiatkowska L., *Kultura na Pomorzu w XIX wieku*, Koszalin 2000.
- Viernow A., *Aus Pommerns Geschichte*, Halle (Saale) 1934.
- Vollack M., *Das Verkehrswesen*, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, hrsg. M. Vollack, Bd. I, Husum 1986.
- Włodarczyk E., *Boom gospodarczy na Pomorzu: w Cesarstwie Niemieckim (do 1918 r.)*, [w:] *Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, pod red. J. Piskorskiego, Szczecin 1999.

#### PRASA

„Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Organ des Vereins“ z 1 II 1893 r.



- „Grenzwacht” z 29 VI 1933 r.  
„Ostpommersche Wirtschaft” z X 1933 r.  
„Pommersche Zeitung” z 6 I 1933 r.  
„Zeitung für Hinterpommern” z 25 X 1901 r.

Kacper Pencarski

Kolej wąskotorowa w powiecie słupskim w latach 1895–1945 ze szczególnym uwzględnieniem przemian w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstw „Stolpetalbahn”, „Stolper Kreisbahn” i „Stolper Kreisbahnen”

#### Streszczenie

Artykuł dotyczy okoliczności powstania, funkcjonowania i ustania działalności przedsiębiorstw transportowych obsługujących kolej wąskotorową w Słupsku i w powiecie słupskim. Kolej wąskotorowa spełniała istotną rolę w transporcie towarów i osób w rozległym powiecie słupskim i z nią związane były nadzieje na zwiększenie potencjału dwóch odrębnych przedsiębiorstw transportu kolejowego. W artykule przedstawiono również prawne uwarunkowania działalności kolei wąskotorowej w rejencji koszalińskiej, które obowiązywały podmioty transportowe powiatu słupskiego, jak i warunki działalności obu przedsiębiorstw transportu kolejowego jako podmiotów stanowiących własność samorządu (powiatu słupskiego). Należy nadmienić, że powiat słupski stanowił wyjątkowy teren, na którym tą samą gałęzią gospodarki transportowej zajmowały się dwa odrębne przedsiębiorstwa, złączone w jeden podmiot gospodarczy w 1929 r. Przedstawiono także problemy działalności przedsiębiorstwa po objęciu przez nazistów władzy w 1933 r., a szczególnie w kontekście zmian organizacyjnych kolei wąskotorowych w prowincji pomorskiej.

Słowa klucze: transport, transport kolejowy, transport osobowy, historia, kolej, kolejnictwo, Pomorze Zachodnie, powiat słupski, prowincja Pomorska (Provinz Pommern), Słupsk, Ustka, Główny Dębica Kaszubska, Budowo, Koleje Rzeszy (Reichsbahn), landratatura w Słupsku, gospodarka samorządowa, Prusy, Niemcy

Kacper Pencarski

Narrow-gauge railway in Słupsk county in 1895-1945 with particular emphasis on the changes in the organisational structure of the “Stolpetalbahn”, “Stolper Kreisbahn”, and “Stolper Kreisbahnen” companies

#### Summary

The article touches upon the circumstances of the establishment, operation, and termination of transport companies that used the narrow-gauge railway in Słupsk and the Słupsk Powiat. As narrow gauge railway played an important role in the transport of goods and passengers in the vast Słupsk county, it had been hoped that the two separate rail transport companies would increase their potential. The article also presents legal backgrounds of the operation of narrow-gauge railway in the Koszalin Regierungsbezirk, binding for Słupsk county transport entities, as well as operational conditions of both railway transport companies as entities owned by the local government (Słupsk county). It should be pointed out that the Słupsk county was a unique area as the same sector of transport was operated by two separate companies that merged into a single operator in 1929.

The paper also presents the difficulties that the company faced following the Nazis coming to power in 1933, in particular in the context of the organisational changes in the narrow gauge railways in the Pomeranian province.

Keywords: transport, railway transport, passenger transport, history, railways, railroad, Western Pomerania, Słupsk county, Pomeranian province (Provinz Pommern), Słupsk, Ustka, Głównyzyce, Dębica Kaszubska, Budowo, Reich Railway (Reichsbahn), Landratsamt in Słupsk, local government economy, Prussia, Germany