



Ein Streifzug durch die hinterpommersche Kleinbahngeschichte

Wolf-Dietger Machel

Berlin

wolf.machel@web.de

Abstract

Der Artikel behandelt die Geschichte des Baus von Schmalspurbahnen in Hinterpommern. Schmalspurbahnen verbanden dünn besiedelte landwirtschaftliche Gebiete mit größeren städtischen Zentren. Der Bau typischer Haupt- und Nebenstrecken war hier zu kostspielig, da aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte ein geringeres Verkehrsaufkommen erwartet wurde. Schmalspurbahnen verfügten auch über eine vereinfachte Infrastruktur und Fahrzeuge, was die Betriebskosten erheblich senkte.

Abstrakt

W artykule omówiono historię budowy kolei wąskotorowej na Pomorzu Tylnym. Koleje wąskotorowe łączyły słabo zaludnione tereny rolnicze z większymi ośrodkami miejskimi. Budowa typowych głównych i lokalnych linii kolejowych była tutaj zbyt kosztowna, ponieważ ze względu na słabe zaludnienie przewidywano mniejszy ruch. Koleje wąskotorowe miały również uproszczoną infrastrukturę i tabor, co znacznie zmniejszało koszty eksploatacji.

Schlüsselwörter

Hinterpommern, Eisenbahn, Kleinbahn,

Słowa kluczowe

Pomorze Tyłne, kolej żelazna, kolej wąskotorowa

In Hinterpommern begann der Kleinbahnbau unter der Leitung des Bau- und Betriebsunternehmens Lenz & Co. GmbH im Jahre 1893 und endete 1913. Bis 1910 führte diese Firma auch den Betrieb auf den Kleinbahnen. Danach war dafür bis 1920 die Provinzialverwaltung in Stettin mit einer dort gebildeten Kleinbahnabteilung zuständig, anschließend die als Amtsbehörden agierenden Vereinigungen mittelpommerscher und hinterpommerscher Kleinbahnen. Hinzu kam die privatwirtschaftlich ausgerichtete Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen GmbH. Diese Strukturen waren umstritten. In den 1930er Jahren wurde das pommersche Kleinbahnwesen wieder zentralisiert und mündete 1940 in die Gründung der Pommerschen Landesbahnen, einer Körperschaft des öffentlich Rechts.

Nach dem Zweiten Weltkrieg befanden sich die Kleinbahnen in Hinterpommern auf polnischem Staatsgebiet und wurden bis auf einige zuvor als Reparation für die UdSSR demontierten Strecken von den Polnischen Staatsbahnen weiter betrieben. Bis Ende der 1980er Jahre bestand auf den meisten Linien noch ein bedeutender Personen- und Güterverkehr. Durch die massive Motorisierung nahm dieser Verkehr ständig ab, so dass alle Strecke bis 2002 stillgelegt wurden. Heute erinnern in Gryfice ein Eisenbahnmuseum und die für den Touristenverkehr genutzte Strecke nach Pogorzelica Gryficka sowie eine von Koszalin ausgehende Strecke an die große Zeit der Schmalspurbahnen in Pommern.

Historische Dokumente und Quellen (Auswahl)

Um die pommersche Eisenbahngeschichte, speziell die der Kleinbahnen zu erforschen, waren umfangreiche Recherchen sowohl im damaligen Wojewodschaftsarchiv Szczecin als auch im früheren Staatsarchiv Greifswald erforderlich. Im Ergebnis des Zweiten Weltkrieges befinden sich die Archivalien auf polnischer und deutscher Seite.

Bei Forschungsarbeiten im damaligen Staatsarchiv Greifswald (heute Landesarchiv Greifswald) zu Beginn der 1970er Jahre zum Thema Eisenbahngeschichte, insbesondere über ehemalige Kleinbahnen in Pommern, fiel der zum Teil unvollständige Bestand mehrerer Akteneinheiten (AE) auf.

Daraufhin informierten die Mitarbeiter des Archivs in Greifswald über einige Details. Infolge der Luftangriffe auf Stettin während des Zweiten Weltkriegs wurden zahlreiche Archivalien von 1942 bis 1944 aus dem 1827 gegründeten Staatsarchiv Stettin ausgelagert, um sie vor Zerstörungen zu schützen. Vorzugsweise wurden die Akten in Gutshäusern gelagert – sowohl in Vorpommern als auch in Hinterpommern. In Vorpommern waren es die Gutshäuser in Endingen (heute nicht mehr vorhanden), Ralwiek, Plennin (alle im heutigen Kreis Vorpommern-Rügen) sowie in Spantekow und Schwerinsburg (heute im Kreis Vorpommern-Greifswald).

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieg gab es große Bemühungen in Szczecin und Greifswald, die Aktenbestände wieder zusammenzufügen. In Polen nahm das Staatsarchiv Szczecin 1945 die Arbeit in dem fast unzerstörten Archiv-Gebäude wieder auf, und in Greifswald entstand 1946 ein neues Staatsarchiv, das in Vorpommern verbliebene Aktenbestände sicherstellte. Dabei wurden auf polnischer und deutscher Seite einige Verluste registriert, so teilweise in Schwerinsburg durch die Zerstörung des Schlosses¹.

Durch die neue Staatsgrenze zwischen Deutschland und Polen wurden die Bestände geteilt, jedoch bei der Sichtung und Erschließung zunächst auf beiden Seiten die alten Repositoren (Rep.) 60 und 65a mit den ursprünglichen Signaturen beibehalten.

In den Jahren 1961 und 1966 gelang es, einige Aktenbestände zwischen Szczecin und Greifswald auszutauschen. Akten, die hinterpommersches Gebiet betreffen, wurden dem damaligen Wojewodschaftsarchiv Szczecin übergeben. Dafür gelangten andere, die Schriftgut über Vorpommern enthalten, aus Szczecin zum Staatsarchiv Greifswald.

¹ Wächter 1962; Gaziński R. u.a. 2004, 9–15, 28, 71, 86–87.

Dabei handelte sich unter anderem um AE aus dem 1932 aufgelösten Regierungsbezirk Stralsund, der damals in den Regierungsbezirk Stettin angegliedert worden war².

Im Februar 1978 durfte der Autor im Ergebnis umständlicher Genehmigungsprozeduren für Forschungen in Vorbereitung eines Buches über die ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) im Wojewodschaftsarchiv Szczecin arbeiten. Dabei bestätigte sich eine bereits vorher bestandene Vermutung: Mit der nach dem Zweiten Weltkrieg geschaffenen Grenze zwischen Polen und Deutschland verblieben zwei Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirkes Stettin vollständig in Deutschland, nämlich die Landkreise Anklam und Demmin. Die von der Regierung in Stettin erzeugten Akten über die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (Rep. 65a, No. 5551, 5602, 5571–5579), den Demminer Kleinbahnen Ost und den Demminer Kleinbahnen West (Rep. 65a, No. 5553, 5554, 5582–5596) verblieben in Szczecin.

Hinzu kommen einzelne Akten über die Kleinbahn Anklam-Lassan (Rep. 65a No. 5580–5581), die Franzburger Kreisbahnen (Rep. 65a No. 5598–5599), die Franzburger Südbahn (Rep. 65a No. 5600–5601), die Kleinbahn Greifswald-Jarmen (Rep. 65a, No. 5619, 5635–5639), die Kleinbahn Greifswald-Wolgast (Rep. 65a No. 5620), die Kleinbahn Klockow-Pasewalk (Rep. 65a No. 5663) und die Rügenschon Kleinbahnen (Rep. 65a No. 5676–5677)³.

Das geschah offensichtlich aus Unkenntnis über die geografische Lage sowohl auf polnischer als auch deutscher Seite. In Szczecin wurde vermutlich davon ausgegangen, dass nur die von der Regierung in Stralsund erzeugten AE nach Greifswald gehören, nicht aber die AE der Regierung in Stettin, welche die deutschen Kreise Anklam und Demmin betreffen.

Im Gegensatz dazu verblieben im Staatsarchiv Greifswald Akten des Oberpräsidenten in Stettin über Kleinbahnen in Hinterpommern (Rep. 60). Unter anderem handelt es sich um folgende Akten:

- 1684 Kleinbahnen des Kreises Saatzig [heute Nr. 1838 im Landesarchiv Greifswald (LAG)]
- 421 Kleinbahnen des Kreises Greifenberg (heute Nr. 1839 im LAG)
- 1682 Kleinbahnen des Kreises Greifenhagen (heute Nr. 1840 im LAG)
- 416 Kleinbahnen des Kreises Randow (heute Nr. 1842 im LAG)
- 2093 Kleinbahnen des Kreises Schlawe (heute Nr. 1843 im LAG)
- 414 Kleinbahnen des Kreises Lauenburg (heute Nr. 1844 im LAG)
- 1683 Kleinbahn Bublitz-Belgard (heute Nr. 1845 im LAG)
- 423 Kleinbahnen des Kammin (heute Nr. 1846 im LAG)
- 232 Kleinbahnen des Kreises Kolberg (heute Nr. 349 im LAG)
- 422 Kleinbahnen des Kreises Naugard (heute Nr. 1848 im LAG)
- 2638 Kleinbahnen des Kreises Köslin (heute Nr. 1850 im LAG)
- 429 Kleinbahnen des Kreises Regenwalde (heute Nr. 738 im LAG)
- 2640 Kleinbahnen des Kreises Dramburg (heute Nr. 1855 im LAG)

² Wartenberg 2008, 35–42.

³ WAP Szczecin.

2642 Kleinbahnen des Kreises Pyritz (heute Nr. 1857 im LAG)

420 Kleinbahnen des Kreises Stolp (heute Nr. 1858 im LAG)⁴

Dass sich diese Bestände in Greifswald befanden, war vermutlich in Szczecin nicht bekannt. Dr. Bogdan Frankiewicz, leitender Mitarbeiter des Wojewodschaftsarchivs in Szczecin, sagte dem Autor 1978, dass der Status quo aus archivwissenschaftlicher Sicht nicht geändert werden sollte. Aus heutiger Sicht ist dieser Auffassung unbedingt zuzustimmen. Zwischen dem Archiwum Państwowe w Szczecinie (Staatsarchiv Stettin) und dem Landesarchiv Greifswald besteht eine gute Zusammenarbeit. In einem von Christian Stelzer 2001 erschienenen Artikel wird dies besonders hervorgehoben. Stelzer schrieb unter anderem:

„Das Archivum Państwowe pflegt einen regen Austausch mit dem Landesarchiv Greifswald, denn ein kleiner Teil der Aktenbestände kam durch die Wirren des Krieges diesseits der heutigen Grenze. Was einst die Fachwelt als Not betrachtete, haben beide Seiten – die deutsche wie polnische – längst als Tugend begriffen. Bereits seit der Jahre 1960/61 werden Kontakte gepflegt, die sich zu einer engen Zusammenarbeit entwickelt haben, damals gelangten Akten zu Stralsund nach Greifswald, dafür wanderten andere, die einstigen hinterpommerschen Kreise betreffend, gen Osten. Ein einmaliger Austausch im Übrigen bis heute“⁵.

Einführung

Das Zeitalter der Eisenbahn in Pommern begann mit der durchgehenden Eröffnung der Strecke Berlin–Stettin im Jahre 1843. Es folgten weitere Bahnlinien: 1846 Stettin–Stargard, 1847 Stargard–Posen, 1859 Stargard–Belgard–Köslin und Belgard–Kolberg, 1869 Köslin–Stolp sowie 1878/79 die Linien Neustettin–Stolpemühle–Belgard (Sekundärbahn) und Neustettin–Posen.

Diese Eisenbahn-Verbindungen wurden überwiegend von privaten Eisenbahnunternehmen erbaut. Dazu zählten die Berlin-Stettiner und die Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft⁶.

Da diese Gesellschaften mehr an Profit interessiert waren, als an das Gemeinwohl, entschied die Preußische Staatsregierung, diese Eisenbahnen zu kaufen. Das geschah schrittweise von 1880 bis 1884. Die Strecken gingen im Interesse des Gemeinwohles in den Besitz der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen über. Wenn der Staat keine großen Gewinne erwartete, kamen weiterhin Privatunternehmen zum Zuge, allerdings gab es eine Forderung: die öffentliche Hand musste die Aktienmehrheit aufbringen. So entstanden ab Anfang 1880er Jahre als Sekundärbahnen (Nebenbahnen) die Altdamm-C(K)olberger Eisenbahn (ACE) und die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (StCE). Beide wurden jedoch 1903 ebenfalls verstaatlicht⁷ (Abb. 1).

⁴ LA Greifswald.

⁵ Stelzer 2001, IV.

⁶ Deutsche Reichsbahn 1935.

⁷ Vollack 1982, 33–40; Vollack 1983, 41–48.

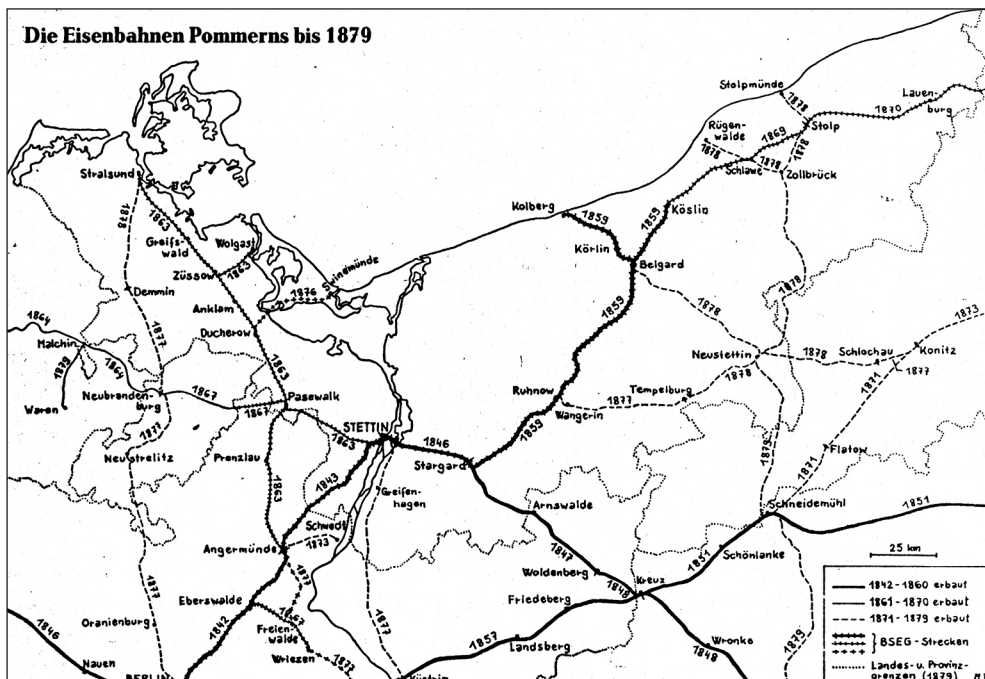


Abb. 1. Die Eisenbahnen in Pommern im Jahre 1879. Weite Gebiete Hinterpommerns waren damals noch nicht durch Eisenbahnlinien erschlossen. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

Wenig besiedelte Gebiete blieben jedoch ohne Eisenbahnverbindungen, dortige Interessenten hatten aber ebenfalls Bedarf, durch Eisenbahnen erschlossen zu werden, um die Wirtschaft zu beleben. In diesen Fällen hatte der preußische Staat jedoch kein großes Interesse, Eisenbahnen zu bauen, weil keine Rentabilität zu erwarten war. Bedarf bestand für ein neues Eisenbahnsystem mit einfachen Fahrzeugen und Anlagen als bisher üblich. Solche Strecken waren kostengünstiger herzustellen und sollten nicht nur durch die öffentliche Hand, sondern auch durch private Interessenten finanziert werden⁸.

Bis 1878 gab es in der Regel nur sogenannte Vollbahnen, die seit 1892 als Haupteisenbahnen bezeichnet werden. Am 1. Juli 1878 trat die im gesamten Deutschen Reich gültige „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ in Kraft. Sie galt für Sekundärbahnen, welche ab 1892 als Nebeneisenbahnen bezeichnet wurden. Diese Bahnordnung ermöglichte vereinfachte Betriebsverhältnisse. So brauchten an Wegübergängen nicht überall Schranken aufgestellt und keine komplizierten Signalanlagen installiert zu werden. Dadurch wurde Geld eingespart. Für die Haupteisenbahnen und Nebeneisenbahnen galt in Preußen als zentrale Richtlinie das „Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen“ vom 3. November 1838⁹.

⁸ Klee 1982, 173–179.

⁹ Ministerium für Handel 1878, 192–199; Bahnordnung 1892, 764–785.

Das Zeitalter der Kleinbahnen

Die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen hatten sich bis Anfang der 1890er Jahre zum größten Eisenbahnbetrieb der Welt(!) entwickelt. Der Gewinn mit hohen dreistelligen Millionenbeträgen übertraf sämtliche Steuereinnahmen des preußischen Staates! Es bestand kein Interesse, dass durch neue und nicht dem Staat gehörende „Konkurrenz-Eisenbahnen“ Einnahmeausfälle entstehen würden. Dennoch sah sich die Preußische Staatsregierung verpflichtet, auch dort Möglichkeiten für den Bau von Eisenbahnen zu schaffen, wo selbst der Bau von Nebeneisenbahnen keine Rentabilität versprach.

So entstand im Ergebnis einiger Debatten im Preußischen Herrenhaus und im Preußischen Abgeordnetenhaus das am 28. Juli 1892 veröffentlichte und ab 1. Oktober 1892 gültige „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen“¹⁰.

Kleinbahnen dienten zwar dem öffentlichen Verkehr, aber auf ihnen durfte kein Durchgangsverkehr stattfinden – die Verkehrsjuristen führten hierfür später den weniger aussagekräftigen Begriff „nichtallgemeiner Verkehr“ ein. Zwischen zwei Bahnhöfen an Strecken einer Haupt- oder Nebenbahn durften also grundsätzlich Güter nicht über

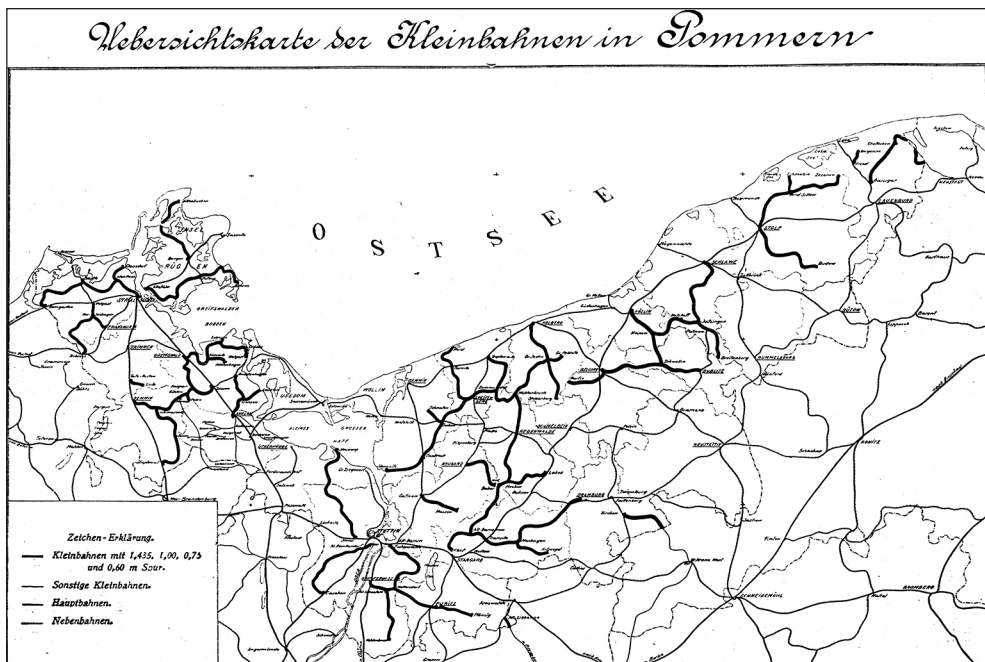


Abb. 2. Pommersches Kleinbahnnetz 1910. Von 1894 an wurden durch große Teile Hinterpommerns durch einzelne Kleinbahnstrecken und große Kleinbahnnetze verkehrlich erschlossen.

Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

¹⁰ Gesetz über Kleinbahnen 1878, 225–227.

Kleinbahnstrecken transportiert werden, denn die daraus entstandenen Frachteinnahmen wären dem Staat entzogen worden.

Kleinbahnen besaßen damit gegenüber Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (Haupt- und Nebeneisenbahnen) *kleinere* Verkehrsbefugnisse. Einzig und allein darauf bezog sich der Begriff „Kleinbahn“. Preußen sicherte sich mit dem Kleinbahngesetz geschickt die Monopolstellung seines eigenen Eisenbahnunternehmens, förderte aber zugleich durch Beihilfen des Staates und der Provinzen – heute ist dafür der Begriff „Fördermittel“ in Gebrauch – den Bau weiterer Eisenbahnen, um Voraussetzungen für eine höhere Wirtschaftskraft und damit für zusätzliche Steuereinnahmen auch in ländlichen Gebieten mit einer geringen Bevölkerungsdichte zu schaffen.

Kleinbahnen durften laut Gesetz in Normalspur (Spurweite 1435 Millimeter) sowie als Schmalspur grundsätzlich nur in 1000-, 750, und 600-Millimeter-Spur gebaut werden. Die Entscheidung darüber oblag dem preußischen Eisenbahnminister, der sich „Minister der öffentlichen Arbeiten“ nannte¹¹.

Die Genehmigungen für die einzelnen Kleinbahnbauten erteilte der jeweils zuständige Regierungspräsident. In Hinterpommern waren dies die Regierungspräsidenten in Stettin und Köslin. Die technische Kleinbahnaufsicht oblag jedoch den im Gebiet der Kleinbahnen zuständigen Königlichen Eisenbahndirektionen (KED), im Fall Hinterpommern in erster Linie der KED Stettin, in einigen Fällen Ostpommerns bis 1919/20 auch den Eisenbahndirektionen Danzig und Bromberg¹².

Die Situation in Hinterpommern

Es sprach sich schnell herum, dass das Kleinbahngesetz in Vorbereitung war. Schon 1891 gab es dazu erste Debatten im preußischen Herrenhaus und im Landtag. Das Interesse am Bau von Kleinbahnen war groß. Bereits im November 1891 beantragte in

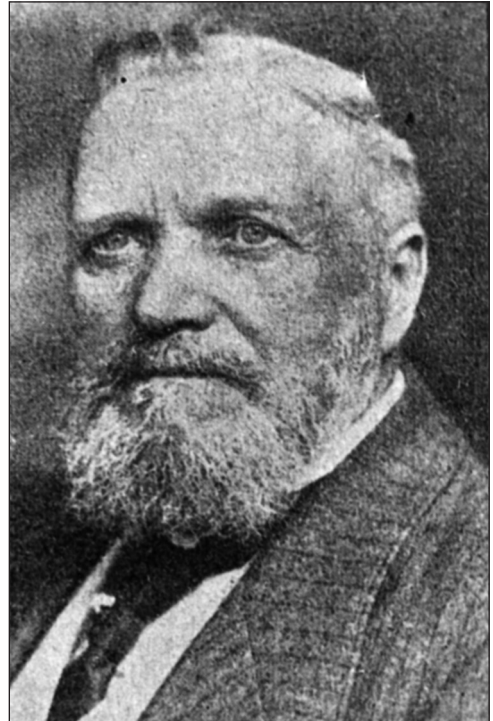


Abb. 3. Friedrich Lenz (1846–1930) erbaute mit der von ihm 1892 gegründeten Lenz & Co. GmbH den größten Teil der Kleinbahnen und war bis 1910 auch für den Bahnbetrieb zuständig.

Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

¹¹ Ausführungsanweisung 1894, 47–48.

¹² LAG, Rep. 65c, Nr. 1395, 50.

Pommern als erste Institution überhaupt der vorpommersche Kreis Greifswald vorsorglich den Bau einer „Tertiärbahn“ im Lassaner Winkel, gelegen im Südosten des Kreises. Ebenso drängte im Februar 1892 der Kreis Stolp in Hinterpommern zum Bau und Betrieb einer solchen Bahn von Stolp nach Rathsdamnitz. Das war der Start für den Kleinbahnbau in Hinterpommern¹³ (Abb. 4–5).



Abb. 4. Die erste, im Jahre 1894 in Hinterpommern eröffnete Kleinbahn hieß Stolpetalbahn, hatte die normale Spurweite (1435 Millimeter) und verband die Stadt Stolp mit den Ortschaften im Landkreis Stolp. Das Foto zeigt einen Zug um 1910 auf dem Endbahnhof Budo, etwa 30 Kilometer südöstlich von Stolp gelegen.

Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

Von Anfang an dominierte die Mischfinanzierung: Am Kapital beteiligten sich die Kreise (mehr als 50 % und damit Eigentümer), die Provinz, später auch der preußische Staat und private Interessenten (Landwirte, Zuckerfabriken und sonstige Unternehmen). Doch wer baute und betrieb Kleinbahnen? Häufig waren die Eigentümer nicht in der Lage, den Kleinbahnbau zu organisieren und ihre Bahnen selbst zu betreiben¹⁴.

Zwei Tage nach dem Erlass des preußischen Kleinbahngesetzes gründete der Geheime Kommerzienrat Friedrich Lenz (1846–1930) am 30. Juli 1892 in Stettin die Lenz & Co. GmbH. Der Provinzialregierung war Lenz als Eisenbahnbauunternehmer bereits seit längerem bekannt, er hatte nicht nur im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin mehrere Sekundärbahnen erbaut, sondern war auch Initiator, Bau- und Betriebsunternehmer der von 1881 an in Etappen eröffneten Altdamm-Colberger Eisenbahn. Lenz

¹³ Sarnow 1911, 1084.

¹⁴ Schultze-Plotzius 1963, 79–82.



Abb. 5. Die auch von Stolp ausgehende Stolpe Kreisbahn war ursprünglich eine Schmalspurbahn mit der Spurweite von 750 Millimetern. Auf dem Foto ist der Endbahnhof Zezenow zu sehen. Die Strecken der Kreisbahn wurden bis 1930 auf die normale Spurweite umgebaut und mit der Stopletalbahn zur Stolper Kreisbahnen AG vereinigt. 1945 mussten die Gleisanlagen demontiert und als Reparation in die Sowjetunion gebracht werden. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

war ein idealer Geschäftspartner für die Provinz zum massiven Kleinbahnbau geworden. Friedrich Lenz (Abb. 3) erhielt wiederum durch seine Geschäftspartner, vor allem durch die Bank Berliner Handelsgesellschaft (BHG) unter Carl Fürstenberg (1850–1933), die finanzielle Grundlage, um den Kleinbahnbau in Pommern zu forcieren¹⁵.

Die Vorteile des Baus und Betriebs durch einen Unternehmer waren groß. Lokomotiven, Waggonen und Gleismaterial wurden in größeren Mengen von bestimmten Firmen geliefert. Vorzugsweise bezog er Lokomotiven von der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan, Personen- und Güterwagen von den Waggonfabriken in Görlitz und Grünberg, Schienen und sonstige Ausrüstungen von Krupp in Essen in größeren Mengen. Für seine umfangreichen Bestellungen erhielt Lenz großzügige Rabatte. Ebenso wurden Kohlen, Öl, Ersatzteile usw. für alle betriebenen Kleinbahnen in großen Dimensionen gekauft. Außerdem war es möglich, unkompliziert Personal von einer zur anderen Bahn umzusetzen, dadurch gelang eine Optimierung des Personal-

¹⁵ Fürstenberg 1931, 130–131.

einsatzes. Es bürgerten sich in Fachkreisen spezielle Bezeichnungen ein: Lenz-Lokomotiven, Lenz-Wagen, Lenz-Gleise, Lenz-Gebäude usw.¹⁶

1895 vereinbarten Lenz und die Provinz Pommern die Betriebsführung durch die Lenz & Co. GmbH bis zum Jahre 1910. Damit sollte die Monopolstellung von Lenz & Co. vermieden werden. Danach sollte eine Provinzialverwaltung den Betrieb weiterführen.

Ab 1893/94 entstanden in Pommern Kleinbahnen mit den Spurweiten 1435 mm (Normalspur), 1000 mm und 750 mm sowie als Ausnahme die 600-mm-Spur in Vorpommern¹⁷.

Die weitere Entwicklung

Die Betriebsführung durch Lenz & Co. endete am 31.3.1910, danach übernahm diese Aufgabe die neu eingerichtete Kleinbahnabteilung des Provinzialverwaltung in Stettin. Festgelegt waren dafür ebenfalls zunächst zehn Jahre (solche Kleinbahn-Behörden gab es auch in den Provinzen Brandenburg, Sachsen und Hannover). Zwei von Lenz & Co. nicht betriebenen Kleinbahnen wurden ab 1.4.1910 ebenfalls von der Kleinbahnabteilung verwaltet, und zwar die Naugarder und Pyritzer Kreisbahnen. Nicht



Abb. 6. Ein Zug der Saatziger Kleinbahnen mit einer Spurweite von 1000 Millimeter um 1900 auf dem Kleinbahnhof in Stargard. Das Bahnhofsgebäude existiert noch heute und steht unter Denkmalschutz.
Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

¹⁶ Lübbert 1963, 17–32.

¹⁷ vgl. Felber, Machel 2019, 6–14.

in die Kleinbahnabteilung integriert wurden auf Wunsch der Eigentümer die Stolper Kreisbahn und die Kleinbahn-AG Vierchow-Dramburger Kreisgrenze¹⁸ (Abb. 2).

Die Verwaltungsstrukturen von Lenz & Co. mit deren Personal blieben in der Kleinbahnabteilung erhalten, zu denen in Hinterpommern folgende Kleinbahnen gehörten:

1. Greifenberger Kleinbahnen,
2. Greifenhagener Kreisbahnen (Abb. 9),
3. Kolberger Kleinbahn,
4. Naugarder Kreisbahnen (Abb. 15),
5. Pyritzer Kreisbahnen,
6. Regenwalder Kleinbahnen,
7. Saatziger Kleinbahnen (Abb. 6 u. 8.),
8. Stolpetalbahn.

Die Meterspurbahnen unter 1, 3, 6, und 7. bildeten ein Netz, blieben aber juristisch selbstständig¹⁹.

Während des Ersten Weltkriegs explodierten die Betriebskosten. Vielfach deckten bis auf wenige Ausnahmen die Einnahmen nicht mehr die Ausgaben der jeweiligen



Abb. 7. Im August 1973 rangiert auf dem Schmalspurbahnhof Stargard der Polnischen Staatsbahnen PKP eine Dampflokomotive, die von Vulcan in Stettin 1928 gebaut wurde. Bis 2002 fuhren hier noch Züge, allerdings mit modernen Motortriebwagen und Diesellokomotiven. Fot. W.-D. Machel

¹⁸ LAG, Rep. 65c, Nr. 1397, 226–228.

¹⁹ LAG, Rep. 65c, Nr. 1400, 154–155.



Abb. 8. Reger Betrieb herrscht 1905 auf dem Bahnhof Nörenberg (heute Insko) der Saatziger Kleinbahnen.
Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

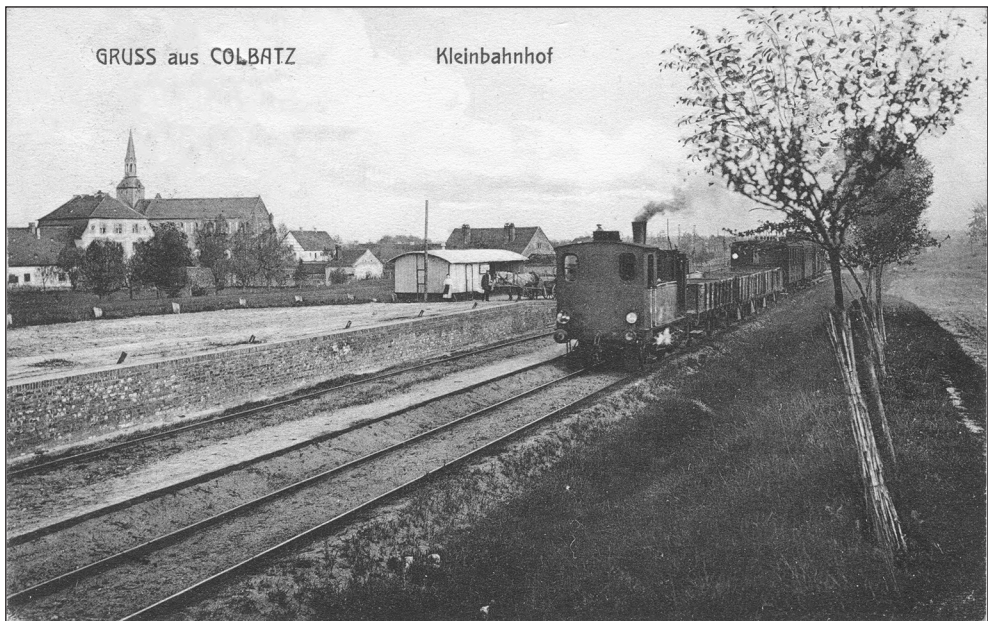


Abb. 9. Die Greifenhagener Kreisbahnen nahmen den Betrieb im Jahre 1895 auf. Sie wurden in normaler Spurweite angelegt. Hier ein Zug, der Personen- und Güterwagen beförderte, in Colbatz, gelegen westlich von Stargard. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

Kleinbahnen. Die Provinz Pommern und die zuständigen Kreise mussten das fehlende Geld bereitstellen. Nach dem Ersten Weltkrieg beschloss der Provinzialausschuss im Februar 1919, die Kleinbahnabteilung beizubehalten. Die rentable Stolpetalbahn AG kündigte aber den Betriebsführungsvertrag. Sie begründete diese Entscheidung damit, dass die eigene Betriebsführung billiger ist. Da gerade diese Bahn Überschüsse erwirtschaftete, von der die Kleinbahnabteilung profitierte, beschloss der Provinzialausschuss im März 1919, die Kleinbahnabteilung doch aufzulösen²⁰.

Neue Betriebsführer

Als Ersatz nahmen zum 1.4.1920 in Pommern drei Betriebsführer ihre Arbeit auf, und zwar die

- Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen als GmbH (8 Kleinbahnen)
- Vereinigung mittelpommerscher Kleinbahnen als Amtsstelle der Provinz (6 Kleinbahnen)
- Vereinigung hinterpommerscher Kleinbahnen als Amtsstelle der Provinz (3 Kleinbahnen)

Von den Kleinbahnen in Hinterpommern gehörten an:

- der Vereinigung mittelpommerscher Kleinbahnen
 1. Greifenhagener Kreisbahnen (Abb. 9),
 2. Naugarder Kreisbahnen (Abb. 15),
 3. Pyritzer Kreisbahnen,
 4. Randower Kleinbahn,
 5. Saatziger Kleinbahnen.
- der Vereinigung hinterpommerscher Kleinbahnen
 1. Greifenberger Kleinbahnen,
 2. Kolberger Kleinbahn,
 3. Regenwalder Kleinbahnen (Abb. 14).
- Hinzu kamen die bis zum 30. Juni 1932 weiterhin von der Lenz & Co. GmbH betriebenen Unternehmen:
 4. Kleinbahn Chottschow-Garzigar,
 5. Kleinbahn Neustadt-Prüssau²¹.

Über die Vorteile der nun eingeführten Strukturen gab es unter den Verkehrsexperten sehr unterschiedliche Auffassungen. Ob sie tatsächlich finanziellen Erleichterungen brachten, muss offen bleiben. Es gelang aber, keine der den drei Vereinigungen angeschlossenen Kleinbahnen während der Inflationsjahre (bis 1923) und der Weltwirtschaftskrise (bis 1932) vollständig stillzulegen. Anfang der 1930er Jahre gab es immer mehr Befürworter einer erneuten Zentralisierung der Betriebsführung der pommerschen Kleinbahnunternehmen.

²⁰ LAG, Rep. 60, Nr. 1859, 228.

²¹ LAG, Rep. 60, Nr. 1859, 347.



Abb. 10. Die Greifenberger Kleinbahnen betrieben ein umfangreiches Streckennetz mit der Spurweite von 1000 Millimetern. Auf dem Bahnhof Fischerkaten ist ein Zug aus Greifenberg eingetroffen. Dieser Bahnhof, heute Pogorzelica Gryficka, enden die Züge der Bäder-Kleinbahn (Nadmorska Kolej Wąskotorowa) aus Gryfice. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel



Abb. 11. Auf der Bäderbahn Gryfice–Trzebiatów herrschte im August 1973 ein reger Betrieb, um die Feriengäste nach Rewal zu bringen. Fot. W.-D. Machel

Mit Nachdruck wurde dieses Vorhaben ab 1933 in mehreren Schritten durch die Nationalsozialisten durch folgende Veränderungen vorangetrieben.

- 1935 ein Direktor für die Leitung der drei Kleinbahnvereinigungen in Personalunion,
- 1936 alle drei Vereinigungen in einem Hause,
- 1937 Gründung der Landesbahndirektion Pommern anstelle der drei Vereinigungen,
- 1938 Übernahme der Betriebsführung der Schlawer Kleinbahn und der Köslin-Bublitz, Belgarder Kleinbahn (Abb. 16 u. 18),
- 1939 Übernahme der Kleinbahn Deutsch Krone-Virchow (Abb. 19). (Im Zusammenhang mit der Auflösung der 1922 gebildeten Provinz Grenzmark Posen-Westpreußen zum 1.10.1938, da nun der gesamte Einzugsbereich dieser Kleinbahn der Provinz Pommern zugeschlagen worden war)²².

Am 1. April 1937 wurden der Landesbahndirektion Pommern folgende Kleinbahnen in Hinterpommern unterstellt:

1. Kleinbahn Chottschow-Garzigar,
2. Greifenberger Kleinbahnen (Abb. 12),
2. Greifenhagener Kreisbahnen,
3. Köslin-Bublitz, Belgarder Kleinbahn,
4. Kolberger Kleinbahn,



Abb. 12. Der Bahnhof Treptow an der Rega in den 1930er Jahren. Vorhanden waren ein kleines (links) und ein großes Bahnhofsgebäude (rechts). Foto Sammlung W.-D. Machel

²² BAB, Rep. R 2, Nr. 23577.



Abb. 13. Am 25. August 1973 ist auf dem Bahnhof Trzebiatów ein Zug mit Feriengästen von der Ostsee eingetroffen. Die Lokomotive und die Waggons wurden in Polen gebaut. Fot. W.-D. Machel

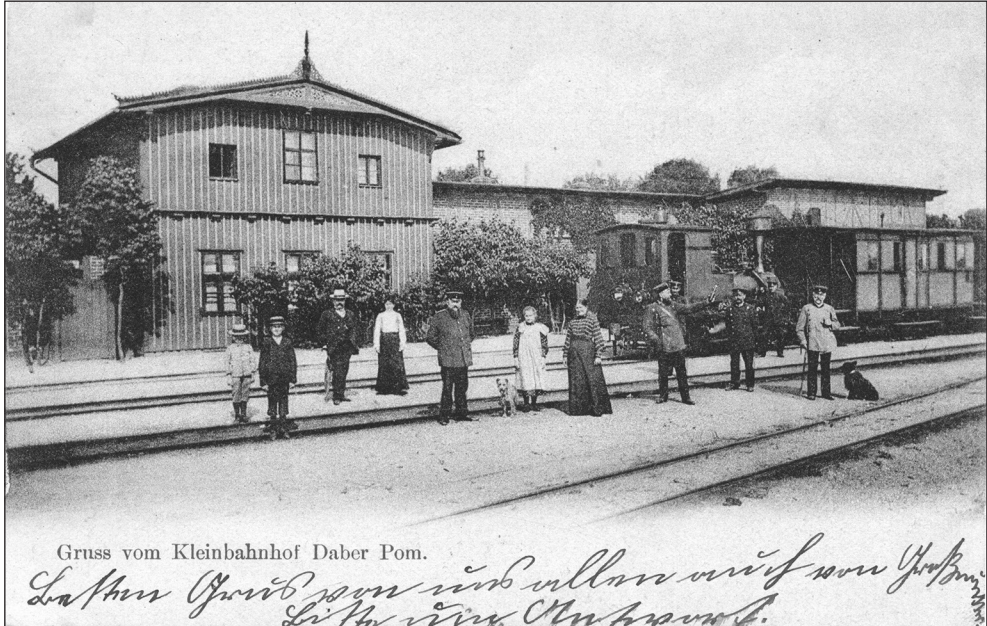


Abb. 14. Der Bahnhof Daber der Regenwalder Kleinbahnen im Jahre 1905. Die Regenwalder Kleinbahnen bildeten mit den Saatziiger Kleinbahnen ein Streckennetz mit der Spurweite 1000 Millimetern.

Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

5. Naugarder Kleinbahnen (Änderung der Unternehmensbezeichnung von Kreis- in Kleinbahnen),
6. Kleinbahn Neustadt-Prüssau,
7. Pyritzer Kleinbahnen (Änderung der Unternehmensbezeichnung von Kreis- in Kleinbahnen),
8. Regenwalder Kleinbahnen,
9. Saatziger Kleinbahnen,
10. Schlauer Kleinbahn,
11. Stolper Kreisbahnen,
12. Kleinbahn Deutsch-Krone-Virchow²³.

Ein großer Verfechter der Idee, die Kleinbahnen in Pommern in einem Unternehmen zu vereinigen, war der Oberpräsident und Gauleiter von Pommern, Franz Schwede-Coburg (1888–1960)²⁴. Noch immer existierten für jede Kleinbahn Betriebsführungsverträge mit den Regelungen aus der Zeit von Lenz & Co. Jede Bahn hatte einen Aufsichtsrat und eine eigene Rechnungsführung. Wirtschaftlich schwache Bahnen hatten große Schwierigkeiten, neue Kredite für dringend notwendige Investitionen aufzunehmen. Deshalb trieb Schwede-Coburg die Fusion der pommerschen Kleinbahnen voran. Damit sollte auch dem reichsweiten Trend zur Gleichschaltung in Deutschland entsprochen werden. Für alle Kleinbahnen erwies eine Körperschaft des öffentlichen



Abb. 15. Eine der beiden Strecken der Naugarder Kreisbahnen mit der normalen Spurweite von 1435 Millimetern begann in Gollnow und endete in Massow. Hier ein Zug dieser Kleinbahn in Massow. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

²³ 63. Bericht 1940, 44–51.

²⁴ Franz Schwede.

Rechtes als optimal. Damit ließen sich die Gewerbesteuern für die einzelnen Unternehmen einsparen und weitere Steuervergünstigungen für das zu bildende Gesamtunternehmen erreichen²⁵.

Per Reichsgesetz vom 10. Juni 1940 wurde die Körperschaft des öffentlichen Rechts „Pommersche Landesbahnen“ gegründet. Rückwirkend vom 1. Januar 1940 an wurden sämtliche Kleinbahngesellschaften aufgelöst und der neuen Institution unterstellt. Dazu gehörten die Bahnanlagen, die Fahrzeuge, sonstige Immobilien und das Personal. Von den 1.590 km langen Kleinbahnstrecken in ganz Pommern hatten

- 490 Kilometer 1435-Millimeter-Spur,
- 529 Kilometer 1000-Millimeter-Spur,
- 545 Kilometer 750-Millimeter-Spur und
- 26 Kilometer 600-Millimeter-Spur.

Mit 2.100 Mitarbeitern waren die Pommerschen Landesbahnen (PLB) der größte deutsche Kleinbahnbetrieb geworden²⁶.

Bei den neu festgelegten Bahnbezeichnungen wurde darauf geachtet, den Begriff „Kleinbahn“ zu unterbinden. Nach außen sollte das Großunternehmen PLB genau so groß wirken wie das „Großdeutsche Reich“, wozu das Wörtchen „klein“ nicht geeignet



Abb. 16. Zu den wenigen Kleinbahnen, die Lenz & Co. nicht bauten, sondern auf Initiative der Landkreise Köslin, Bublitz und Belgard entstanden, waren mehrere Kleinbahnen in einer Spurweite von 750 Millimetern. Sie wurden von 1898 bis 1945 betrieben und für die Reparation an die Sowjetunion im Sommer 1945 demonstriert. Die PKP bauten die Strecken bis 1952 wieder auf, jedoch mit einer Spurweite von 1000 Millimetern.

Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

²⁵ BAB, Rep. R 132/125.

²⁶ VARG, Nr. A 2095.

war. Am Rechtsstatus „Kleinbahn“ änderte sich jedoch nichts. Nun lauteten die Bezeichnungen der nunmehrigen Landesbahnteilbetriebe in Hinterpommern:

- Bahn Deutsch Krone-Virchow,
- Greifenberger Bahnen,
- Greifenhagener Bahnen,
- Kolberger Bahnen,
- Köslin-Belgarder Bahnen,
- Lauenburger Bahnen (ex Kleinbahn Chottschow-Garzigar und Kleinbahn Neustadt-Prüssau),
- Naugarder Bahnen,
- Pyritzer Bahnen,
- Regenwalder Bahnen,
- Saatziger Bahnen,
- Schlauer Bahnen,
- Stolper Bahnen²⁷.

Bis 1943/44 gelang schrittweise die Einführung einheitlicher Betriebsvorschriften, und eines einheitlichen Nummernsystems für die Kennzeichnung der Fahrzeuge. Große Schwierigkeiten entstanden durch den Zweiten Weltkrieg. Es fehlten Ersatzteile für Fahrzeuge, neue Schienen und zur Wehrmacht eingezogene Eisenbahner, obwohl die Verkehrsleistungen wegen der an die Kriegsfrenten abgezogenen Omnibusse und Lastkraftwagen ständig stiegen. Vielfach kamen Fremd- und Zwangsarbeiter und auch Frauen zum Einsatz²⁸.

Am 17. August 1944 wurde das Verwaltungsgebäude der Pommerschen Landesbahnen am Königsplatz in Stettin bei einem Luftangriff völlig zerstört. Nur wenige Akten konnten gerettet werden. Danach erhielt die Landesbahndirektion im Landeshaus einen Arbeitsraum. Kaum noch vorhandene Unterlagen und ein durch Einberufungen dezimierter Mitarbeiterstand erschwerten die Arbeit der PLB zusehends. Anfang April 1945 wurde ein Teil der Landesbahndirektion nach Greifswald verlegt²⁹.

Mit Näherrücken der Roten Armee in Richtung Oder organisierten Landeseisenbahner mehrere Räumungszüge von den normalspurigen Naugarder, Pyritzer und Greifenhagener Bahnen aus. Diese Züge fuhren im April 1945 mit Mitarbeitern der Bahnverwaltungen und Angehörigen nach Kröslin (Kreis Greifswald), Tribsees und auf die Insel Rügen. Auf diese Weise gelangten in den letzten Kriegstagen 14 Lokomotiven und rund 80 Personen- und Güterwagen der PLB von Hinter- nach Vorpommern³⁰.

Ereignisse nach dem Zweiten Weltkrieg

Die östlich der Oder gelegene (hinterpommerschen) Kleinbahnen wurden noch 1945 von den Polnischen Staatsbahnen (PKP) übernommen. Mit der Besiedlung Hin-

²⁷ Gesetz über die Errichtung 1940, 105–107.

²⁸ VARG, Nr. III/701.

²⁹ FHAD, Akte 555.

³⁰ LHAS, 6.11-11, Nr. 6560.

terpommerns durch polnische Bürger wurden die meisten Strecken schrittweise wieder eröffnet. Allerdings traf das nicht für alle Verbindungen zu. Noch im Frühjahr 1945 mussten einige Kleinbahnen auf Befehl der Roten Armee durch deutsche Anwohner demontiert und mit vielen Fahrzeugen als Reparation in die Sowjetunion gebracht werden. Dabei handelte es sich um die Schmalspurbahnen im Bereich Köslin und die Normalspurbahnen um Stolp. Allerdings gelang es den PKP, die Schmalspurstrecken um Köslin bis 1952 in 1000-Millimeter-Spur wieder aufzubauen und sie mit dem vorhandenen Netz der 1000-Millimeter-Spur aus deutscher Zeit zu verbinden³¹ (Abb. 7, 11, 17 u. 20).

Die Schmalspurbahnen wurden nun als Pomorska Kolej Dojazdowa (Pommersche Zufuhrbahnen) bezeichnet. Einige Strecken wurden in den 1960er Jahren stillgelegt, da Omnibusse und Lastkraftwagen den Verkehr rationeller übernahmen. Bis Ende der 1980er Jahre erfüllten die meisten Linien noch wichtige Aufgaben im Personen- und Güterverkehr. Danach nahm der Kraftfahrzeugverkehr immer mehr an Bedeutung zu, und die Strecken wurden bis 2001 in Etappen stillgelegt. Dazu gehört auch die von Stargard ausgehende Schmalspurbahn³².

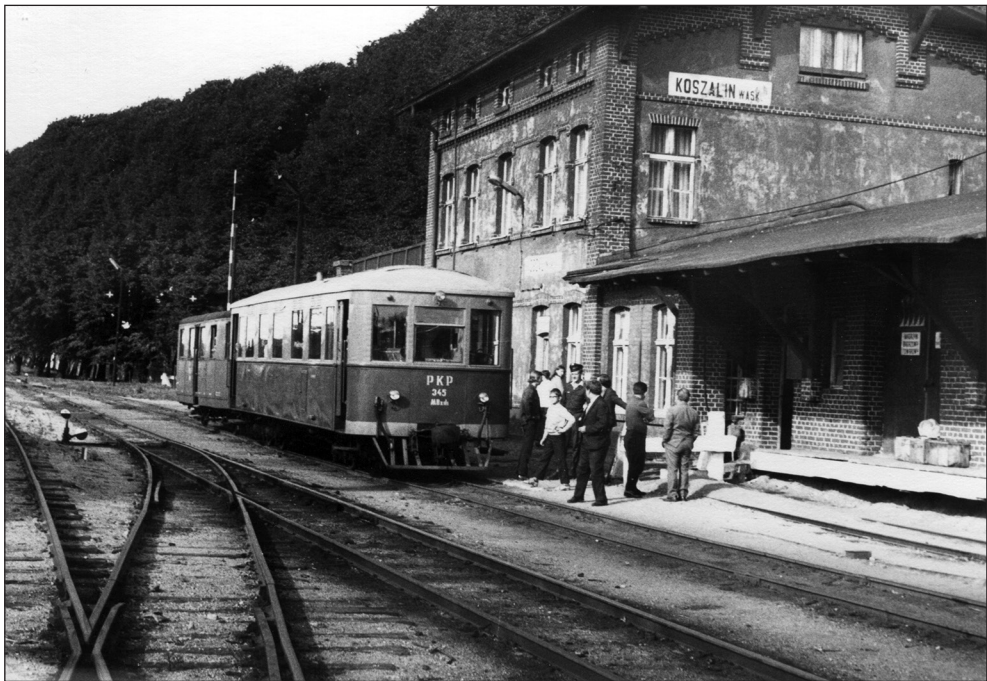


Abb. 17. Auf dem Bahnhof Koszalin steht am 22. August 1973 ein Triebwagen der ehemaligen Saatziger Kleinbahnen zur Abfahrt bereit. Fot. W.-D. Machel

³¹ Becker 1997, 70–81.

³² Atlas 2011, B 2–B 3.

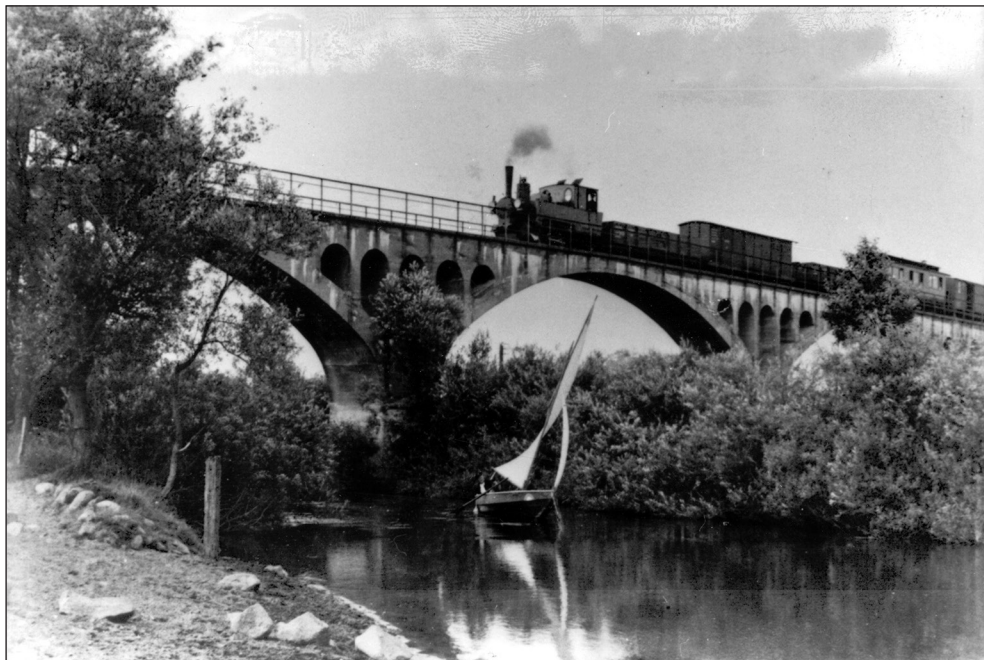


Abb. 18. Eine noch vor dem Ersten Weltkrieg eröffnete Strecke der Aktiengesellschaft der Vereinigten Kleinbahnen der Kreise Köslin, Bublitz und Belgard führte von Belgard nach Rarfin auf einem extra für diese Bahn erbauten Viadukt. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel



Abb. 19. Ein Zug der Kleinbahn Deutsch Krone-Virchow auf dem Bahnhof Deutsch Krone West. Diese Kleinbahn hatte die normale Spurweite von 1435 Millimetern. Aus den Sammlungen von W.-D. Machel

Polen hält die Erinnerung an die 1000-Millimeter-spurigen Kleinbahnen in Hinterpommern wach. In Gryfice (Greifenberg) entstand das große Eisenbahnmuseum als Freiluftausstellung der westpommerschen Kleinbahnen. Es gehört zum Nationalmuseum in Szczecin (Muzeum Narodowe w Szczecinie). Außerdem wird die Strecke Gryfice Wąskotorowy–Pogorzelica Gryficka (bis 1945 Fischerkatzen) der ehemaligen Greifenberger Kleinbahnen auf einer Länge von 39 Kilometern als Bäder-Kleinbahn (Nadmorska Kolej Wąskotorowa) betrieben. Hinzu kommt ein Museumsbahnbetrieb auf der von Koszalin ausgehenden Strecke. So wird die pommersche Kleinbahngeschichte in Polen auf großartige Weise vor dem Vergessen bewahrt³³.

Noch einen kurzen Blick auf die pommerschen Kleinbahnen westlich der Oder, dem deutschen Teil von Pommern: für diese Bahnen gab es nach dem Zweiten Weltkrieg die provisorisch eingerichtete Ausweichstelle Binz auf der Insel Rügen. Allerdings mussten alle auf dem Festland befindlichen 600- und 750-Millimeter-spurigen Landesbahnstrecken in Vorpommern als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert werden. Nach weiteren Strukturänderungen wurden die in der sowjetischen Besatzungszone verbliebenen Kleinbahnen zum 1.4.1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Ab 1950 entfiel der Kleinbahnstatus; die Strecken galten fortan als Nebenbahnen



Abb. 20. Das Fabrikschild der von Vulcan 1914 gebauten Lokomotive für die Saatziger Kleinbahnen. Das Foto entstand im August 1973 in Gryfice. Oben ist die Betriebsnummer der PKP Tx 7 3501 zu sehen. Die Lokomotive befindet sich heute im Museum Gryfice. Fot. W.-D. Machel

³³ Burzykowski 2019, 295.

und wurden von 1958 bis 1995 sukzessive bis auf die als Rasender Roland bekannte Schmalspurbahn Putbus–Göhren auf der Insel Rügen stillgelegt und abgebaut. Letztere steht seit 1976 unter Denkmalschutz und entwickelte sich in den letzten Jahren zum einem touristischen Anziehungspunkt auf Deutschlands größter Insel³⁴.

Tabelle 1. Nacheinander wurden folgende Strecken bzw. Streckennetze eröffnet (*nicht von Lenz & Co. erbaute Kleinbahnen*)

Bezeichnung	Genehmigung	erste Eröffnung	Spurweit (mm)	max. Länge
AG Stolpetalbahn	1893	1894	1435	40,9
AG Saatziger Kleinbahnen	1893	1895	1000	121,6
AG Greifenhagener Kreisbahnen	1894	1895	1435	74,5
AG Kolberger Kleinbahn	1894	1895	1000	123,1
Stolper Kreisbahn (Regiebetrieb)	1894	1897	750	61,1
AG Regenwalder Kleinbahnen	1895	1896	1000	52,9
AG Greifenberger Kleinbahnen	1895	1896	750/1000	168,5
Schlauer Kreisbahn (Regiebetrieb)	1896	1897	750	63,4
Pyritzer Kreisbahnen (Regiebetrieb)	1896	1898	1435	41,5
AG der vereinigten Kleinbahnen der Kreise Köslin, Bublitz und Belgard	1898	1898	750	129,5
Kleinbahn-AG Vierchow-Dramburger Kreisgrenze	1900	1900	1435	16,7
Naugarder Kreisbahnen	1901	1902	1435	38,1
AG Kleinbahn Neustadt-Prüssau	1902	1902	1435	37,8
Kleinbahn Güdenhagen-Groß Mölln	1905	1905	1435	5,1
AG Kleinbahn Chottschow-Garziger	1908	1910	1435	25
AG Kleinbahn Freest-Bergenstein (nur Güterverkehr)	1910	1910	1435	6,7

Bis 1913 entwickelte sich die Länge aller Kleinbahnstrecken in Hinterpommern auf 1.006,4 Kilometer.

Hinzu kamen 658 km Kleinbahnen in Vorpommern, so dass die Länge aller Kleinbahnen in der Provinz Pommern 1.664,4 km betrug.

Damit stand Pommern in allen preußischen Provinzen beim Kleinbahnbau an erster Stelle, gefolgt von den Provinzen Brandenburg (1.082 km) und Hannover (1.043 km).

Von Schmal- auf Normalspur umgebaut wurden in Hinterpommern:

- bis 1927 die Stolper Kreisbahn (1930 vereinigt mit der Stolpetalbahn zur AG Stolper Kreisbahnen) und
- 1934 die Schlauer Kreisbahn, nunmehr als Schlauer Kleinbahn GmbH bezeichnet.

Ausarbeitung: Eigene auf der Grundlage von Bäumer, Buße 1988, 106–244.

³⁴ Machel u.a., 1993, 87–89.

Bibliografie

ARCHIVARISCHE QUELLEN

Bundesarchiv Berlin (BAB)

Rep. R 2, Nr. 23577

Rep. R 132/125

Fritz-Hager-Archiv Dresden (FHAD)

Akte 555

Landesarchiv Greifswald (LAG)

Rep. 65c, Nr. 1395

Rep. 65c, Nr. 1397

Rep. 65c, Nr. 1400

Rep. 60, Nr. 1859

Landeshauptarchiv Schwerin (LHAS)

6.11-11, Nr. 6560

Verwaltungsarchiv der Reichsbahndirektion Greifswald (VARG), heute LAG

Nr. A 2095

Nr. III/701

UNVERÖFFENTLICHTE QUELLEN

WAP Szczecin... 1978. Findhilfsmittel im Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Szczecinie (obecnie Archiwum Państwowe w Szczecinie), Stand Februar 1978.

LA Greifswald... 1973. Findhilfsmittel des Landesarchivs Greifswald, Stand April 1973.

LITERATUR

63. Bericht... 1940. 63. Bericht über die Verwaltung der Angelegenheiten des Provinzialverbandes Pommern für das Rechnungsjahr 1938. Stettin.

Atlas... 2011. Atlas linii kolejowych Polski 2011. Rybnik.

Ausführungsanweisung... 1894. Ausführungsanweisung über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 19. November 1892. *Zeitschrift für Kleinbahnen* 1 (1), 47–48.

Bahnordnung... 1892. Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. *Reichsgesetzblatt* (21. 7.1892), 764–785.

Bäumer W., Bufe S. 1988. *Eisenbahnen in Pommern*. Eggllham.

Becker C. 1997. Schmalspurbahnen in Nordwest-Polen. *Kompendium* 2, 70–81.

Burzykowski R. 2019. *Koleje wąskotorowe na Pomorzu Zachodnim*. Rybnik.

Deutschen Eisenbahnen... 1935. *Die Deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835–1935*. Berlin.

- Felber R., Machel W.-D. 2019. *Kleinbahnen in Hinterpommern*. Berlin.
- Fürstenberg H., Fürstenberg C. 1931. *Die Lebensgeschichte eines deutschen Bankiers*. Berlin.
- Gaziński R., Gut P., Szukała M. 2004. Staatsarchiv Stettin - Wegweiser durch die Bestände bis zum Jahr 1945. In: Kalinke H.M. (red.). *Schriften des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im Östlichen Europa* 24. München. (Übersetzt aus dem Polnischen von Peter Oliver Loew).
- Gesetz über die Errichtung... 1940. Gesetz über die Errichtung der Körperschaft des öffentlichen Rechts „Pommersche Landesbahnen“. Vom 10. Juni 1940. *Reichsgesetzblatt* 20 von 14.6.1940, 105–107.
- Gesetz über Kleinbahnen... 1878. Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. *Eisenbahn-Verordnungs-Blatt* 15 (19), 225–227.
- Klee W. 1982. *Preußische Eisenbahngeschichte*. Berlin.
- Lübbert E. 1963. *Aktiengesellschaft für Verkehrswesen und Industrie 1901–1931*. Frankfurt (Main).
- Machel W.-D., Kieper K., Krentzien W. 1993. *Eisenbahn-Revier Rügen*. Berlin.
- Ministerium für Handel... 1878. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten: Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878. *Eisenbahn-Verordnungs-Blatt* 1, 192–199.
- Sarnow J. 1911. Die wirtschaftliche Entwicklung der Kleinbahnen in der Provinz Pommern im Verhältnis zu den Kleinbahnen in anderen Provinzen. *Zeitschrift für Kleinbahnen* 18 (12), 1084.
- Schultze-Plotzius M. 1963. Überblick über die Tätigkeit der Provinzialverwaltung von Pommern. *Baltische Studien Neue Folge* 49, 79–82.
- Stelzer Ch. 2001. Erinnerungen an die Wurzeln eines hundertjährigen Gebäudes. Unter dem polnischen Adler: Das Pommersche Staatsarchiv in Stettin. *Schweriner Norddeutsche Neuste Nachrichten. Regionalbeilage Heimatkurier* 2.1.2001, IV.
- Vollack M. 1982. Geschichte der Eisenbahnen. *Unser Pommerland* 23 (8), 33–40.
- Vollack M. 1983. Geschichte der Eisenbahnen. *Unser Pommerland* 24 (1), 41–48.
- Wartenberg, H. 2008. Archivführer zur Geschichte Pommerns bis 1945. In: Kalinke H.M. (red.) *Schriften des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im Östlichen Europa* 33. München.
- Wächter J. 1962 (1935). Die Archive im vorpommerschen Gebiet und ihr historisches Quellengut. *Greifswald-Stralsunder Jahrbuch* 2, 145–164.

INTERNETSEITE

Franz Schwede, https://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Schwede, [abgerufen am 2.12.2023].

Streszczenie

Wędrówka przez historię kolei wąskotorowych Pomorza Zachodniego

Artykuł rozpoczyna się szczegółową analizą zasobów archiwalnych dotyczących historii kolei, ze szczególnym uwzględnieniem kolei wąskotorowych na Pomorzu. Dokumenty te są obecnie przechowywane w Archiwum Państwowym w Szczecinie oraz w Landesarchiv w Greifswaldzie. Autor artykułu przeprowadził systematyczne badania tych materiałów w ciągu ostatnich dekad, co pozwoliło na uzyskanie kompleksowego obrazu historycznego.

Kolejna część opracowania zawiera przegląd rozwoju kolei wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim, począwszy od ich powstania w latach 90. XIX w. aż po likwidację ostatnich linii. Koleje wąskotorowe zostały wprowadzone jako ekonomiczne rozwiązanie umożliwiające rozwój infrastrukturalny słabo zaludnionych obszarów, które mimo ograniczonego potencjału demograficznego wymagały połączeń transportowych. Ich zadaniem było obsługiwanie mniejszych przepływów pasażerskich i towarowych na wyznaczonych obszarach. Przełomowym momentem było uchwalenie przez rząd pruski w 1892 r. ustawy (*Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen*), która wprowadzała uproszczone procedury umożliwiające budowę i eksploatację kolei o różnym rozstawie torów (1435 mm, 1000 mm, 750 mm i 600 mm) przy relatywnie niskich kosztach inwestycyjnych.

Na Pomorzu Zachodnim budowę kolei wąskotorowych zainicjowano w 1893 r. pod kierownictwem firmy Lenz & Co. GmbH, a zakończono w 1913 r. Początkowo firma ta zarządzała również ich eksploatacją, jednak od 1910 r. zadania te przejęła specjalnie powołana sekcja kolei wąskotorowych w administracji prowincji Pomorze. W późniejszym okresie odpowiedzialność za zarządzanie liniami przejęły regionalne związki kolei wąskotorowych Pomorza Środkowego i Zachodniego, które działały jako jednostki administracyjne. Z kolei w regionach na zachód od Szczecina odpowiedzialność spoczywała na prywatnej spółce Vereinigung Vorpommerscher Kleinbahnen GmbH. Pomimo założeń oszczędnościowych, te rozbudowane struktury administracyjne były często krytykowane jako nieefektywne i kosztowne. W efekcie w latach 30. XX w. podjęto działania mające na celu centralizację systemu kolei wąskotorowych, co doprowadziło do utworzenia w 1940 r. Pomorskich Kolei Krajowych (Pommersche Landesbahnen, PLB) jako jednostki prawa publicznego.

W wyniku II wojny światowej sieć kolei wąskotorowych Pomorza Zachodniego znalazła się na terytorium Polski. Większość linii została przejęta przez Polskie Koleje Państwowe, z wyjątkiem tych, które zostały zdemontowane i przekazane ZSRR jako reparacje wojenne. Do końca lat 80. XX w. koleje te odgrywały istotną rolę w przewozach pasażerskich i towarowych. Jednak dynamiczny rozwój motoryzacji doprowadził do stopniowego spadku znaczenia kolei, co ostatecznie zakończyło się ich likwidacją w 2002 r. Obecnie o historii kolei wąskotorowych Pomorza Zachodniego przypominają Muzeum Narodowe w Szczecinie – Wystawa Zachodniopomorskich Kolei Dojazdowych w Gryficach oraz turystyczne linie kolejowe: Gryfice–Pogorzelica i Koszalin.

Koleje wąskotorowe Pomorza Przedniego podzieliły podobny los. Już w 1945 r. większość ich infrastruktury została rozebrana i przekazana do ZSRR. Pozostałe linie były zarządzane przez niemiecką administrację do 1949 r., a następnie przez Niemiecką

Kolej Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn*). W latach 1958–1995 wszystkie linie, z wyjątkiem trasy Putbus–Göhren o rozstawie torów 750 mm, zostały zamknięte. Ta wyjątkowa linia kolejowa, uznana w 1976 r. za zabytek techniki, nadal funkcjonuje i obsługiwana jest przez lokomotywy parowe. Obecnie jest to popularna atrakcja turystyczna na wyspie Rugii.