

Eugeniusz Rydz

Akademia Pomorska
Słupsk

Piotr Mencil

Słupsk

ROZWÓJ I REGRES SIECI KOLEJOWEJ NA POMORZU ŚRODKOWYM

THE DEVELOPMENT AND THE REGRESS OF THE TRAIN NETWORK IN CENTRAL POMERANIA

Zarys treści: W artykule zostały ogólnie omówione etapy rozwoju sieci kolejowej do 1940 roku. Sporo miejsca poświęcono również zmianom, jakie zachodzą w komunikacji kolejowej na Pomorzu Środkowym po 1970 roku. Starano się wyeksponować czynniki, które wpłynęły na rozwój budownictwa kolejowego i układ sieci kolejowej, zachowując chronologię zdarzeń. Uwzględniono przy tym najważniejsze problemy dotyczące budowy linii szerokotorowych i wąskotorowych. Ważnym problemem badań była próba wyjaśnienia głównych przyczyn likwidacji linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem ostatniego dwudziestolecia.

Słowa kluczowe: infrastruktura transportu kolejowego, sieć kolejowa, kolej normalnotorowa, kolej wąskotorowa

Key words: the infrastructure of the train service, the train network, the standard-gauge railway, the narrow-gauged railway

Wprowadzenie

Obecnego stanu infrastruktury transportu kolejowego na Pomorzu Środkowym nie sposób ocenić bez spojrzenia wstecz. Pomysł wykorzystania szyn do transportu ładunków zrodził się przeszło 150 lat temu. W tej ponad przeszło stu pięćdziesięcioletniej historii losy kolei były bardzo zmienne (*Transport* 1998). Pomiędzy czasem, kiedy była ona nośnikiem postępu i rewolucji technicznej, a obecną epoką automatyzacji i informacji, decydowały o niej czynniki gospodarcze, polityczne i środowiskowe. Ich oddziaływanie zmieniało się w historii rozwoju sieci kolejowej. W krajach będących zapleczem surowcowym i rynkiem zbytu artykułów przemysłowych dla dużych aglomeracji budowane linie kolejowe miały charakterystyczny układ, zachowany często w niezmięionej skali do dzisiaj, np. porty morskie – ośrodki wy-

dobycia surowców, a niekiedy ich przetwarzania. Wyraźny ślad na ich układzie w Polsce pozostawiły uwarunkowania polityczno-gospodarcze. Czynniki środowiskowy w tradycyjnym rozumieniu tracił natomiast na znaczeniu wraz z postępem technicznym i rozwojem technologii budowy dróg kolejowych, np. w okresie ich elektryfikacji. Proces liberalizacji rynków transportowych oraz zbyt mała elastyczność transportu kolejowego w drugiej połowie XX wieku sprzyjały rozwojowi transportu drogowego.

Tak więc zasadnicze sfery przeobrażeń we współczesnym transporcie kolejowym to nowe jakościowo spojrzenie na całość infrastruktury kolejowej: drogi kolejowe, budowle inżynierskie, urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu pociągów, stacje, mijanki i posterunki ruchu, budynki i budowle służące do obsługi technicznej taboru i lokomotyw, urządzenia transformacji informacji, przejazdu i inne stałe techniczne urządzenia do realizacji procesu technologicznego, przemieszczania i obsługi handlowej pasażerów i ładunków.

Można przyjąć za Z. Taylorem (2001), W. Rydzkowskim i K. Wojewódką-Król (*Transport 1998*), że na nowe podejście do transportu kolejowego na świecie wpływają co najmniej 3 główne przesłanki:

- 1) postulaty użytkowników transportu: klient chce transportu punktualnego, regularnego, o krótkim czasie podróży, bezpiecznego, komfortowego. W żądaniach tych sprzyja mu konkurencyjny rynek transportu samochodowego;
- 2) obiektywna konieczność proefektywnościowego zachowania się przedsiębiorstw kolejowych;
- 3) kryteria makroekonomicznej oceny systemów transportowych, uwzględniające fakt, że nie zawsze to, co jest dobre dla indywidualnego klienta, jest optymalne również w skali ogólnej; chodzi tu przede wszystkim o szeroko rozumiane aspekty ochrony środowiska.

Wymogi określone tymi trzema kryteriami sprawiają, że współczesna organizacja i technologia budowy drogi kolejowej tylko w niewielkim zakresie przypomina tradycyjne inwestycje infrastrukturalne w kolejnictwie. O ile w przeszłości najważniejsze przy podejmowaniu decyzji były kryteria gospodarcze i środowiskowe, to obecnie obok wymienionych istotną rolę odgrywają kwestie polityczne, uwzględniające postulaty powiązanych umowami gospodarczymi państw, np. w ramach Unii Europejskiej, globalny koszt realizacji, maksymalną szybkość, natężenie hałasu itp.

Na tle ogólnie zarysowanych problemów infrastruktury transportu kolejowego zasadniczym celem niniejszego opracowania jest przedstawienie etapów rozwoju komunikacji kolejowej na Pomorzu Środkowym, a następnie jej regresu w okresie zmian systemowych¹.

¹ W opracowaniu wykorzystano badania przeprowadzone przez Piotra Mencla podczas przygotowywania pracy magisterskiej pod kierunkiem prof. dra hab. Eugeniusza Rydza pt. *Rozwój i regres sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym*. Praca ta została wyróżniona w konkursie na najlepszą pracę magisterską z zakresu geografii, organizowanym przez Polskie Towarzystwo Geograficzne w 2005 r.

Rozwój sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym w latach 1859-1914

Rozwój sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym² wiąże się z koncepcją budowy linii łączącej Szczecin z Królewcem wzdłuż brzegu Bałtyku, zwanej Koleją Wewnątrzpomorską. Udzielenie gwarancji przez państwo niemieckie oprocentowania kapitału spowodowało, że spółka Kolej Berlińsko-Szczecińska zgodziła się zbudować linie boczne ze Stargardu do Koszalina/Kołobrzegu (1859 r.). Jednocześnie rozpoczęto budowę linii od wschodu. Odcinek tej linii: Sopot–Wejherowo–Lębork–Słupsk uruchomiono w 1870 roku (Lijewski 1959).

Kolej Wewnątrzpomorską zaplanowano ze względów gospodarczych i strategiczno-wojskowych. Była ona od początku wykorzystywana do znacznych przewozów ze Szczecina takich towarów, jak żelazo, cukier, bawełna, śledzie oraz węgiel kamienny. Z obszaru Pomorza Środkowego wywożono zaś drewno, spirytus oraz zboże i mąkę. Dzięki kolei sprowadzono z Rosji, Prus Wschodnich i Prus Zachodnich znaczny procent potrzebnej masy surowcowej w postaci szlachetniejszych gatunków drewna. Miało to na celu podtrzymanie rentowności tutejszego przemysłu meblarskiego, celulozowo-papierniczego i zapalczanego.

Najbardziej ożywiony ruch w budownictwie kolejowym, który charakteryzował się kompleksowym planowaniem i jednoczesną realizacją sprzężonych ze sobą zadań, nastąpił po wojnie prusko-francuskiej, czego efektem było oddanie do użytku tylko w 1878 roku kilku ważnych ciągów komunikacji kolejowej: Runowo–Szczecinek, Białogard–Szczecinek i dalej do Poznania (1879 r.), Słupsk–Szczecinek oraz połączenie z magistralą Szczecin–Gdańsk portów Darłowo i Ustka. Około 1880 roku wykształciły się już największe na Pomorzu Środkowym ośrodki komunikacji kolejowej: Białogard, Słupsk, Szczecinek, Koszalin, Kołobrzeg oraz Lębork. Miasta te, oprócz tego, że przed I wojną światową stały się lokalnymi węzłami kolejowymi, były także ośrodkami przetwórstwa drzewno-metalowego, budowlanego i spożywczego. Do mniejszych ośrodków transportu kolejowego należała także osada Kępice, gdzie mieściła się duża fabryka celulozowo-papiernicza (Lindmajer 1981).

Z chronologii budowy linii kolejowych normalnotorowych (tab. 1) wynika, że na przełomie XIX i XX wieku, w odstępach najwyżej 2-3-letnich powstały lokalne trasy kolejowe między miastami³ na całym obszarze rejencji koszalińskiej oraz połączenia z ośrodkami leżącymi najbliżej jej granic. Uzyskano przez to pośrednie lub bezpośrednie powiązania z innymi ziemiami byłego zaboru pruskiego w kilku nowych kierunkach: gdańsko-pomorskim, wielkopolskim i lubuskim. Łączna długość

² W badaniach naukowych m.in. Zdrojewskiego (1976), Jasiulewicz (1989), Rydza (1990, 2006), Suszyńskiego (1993) obszary byłych województw koszalińskiego i słupskiego traktowane są łącznie i określane nazwą Pomorze Środkowe – ze względu na duże podobieństwo fizyczno-geograficzne, społeczno-gospodarcze, demograficzne, kulturowe, historyczne i osadnicze.

³ Nie zrealizowano planów (od 1886 r.) połączenia kolejją: Świdwina z Reskiem, Jastrowia z Czaplinską, Darłowa z Sianowem, Darłowa z Postominem, Bobolic z Miastkiem, Świdwina z Drawskiem, Czaplinka z Barwicami. Połączenie kolejowe Polanów–Korzybie zbudowano dopiero po I wojnie światowej (Lindmajer 1981).

linii kolejowych normalnotorowych na terenie rejencji wzrosła ze 103 km w 1868 roku do 991 km w 1910 roku, natomiast wskaźnik gęstości na 100 km² z 0,8 km do 7,1 km (Dobrzycki 1928).

Tabela 1

Chronologia budowy linii kolejowych w rejencji koszalińskiej w latach 1859-1882
The chronology of the construction of railway line of Koszalin district in years 1859-1882

Trasy	Rok oddania do użytku	Przeznaczenie trasy
Stargard–Białogard–Koszalin	1859	gospodarcze, strategiczne, polityczne, komunikacyjne
Białogard–Kołobrzeg	1859	gospodarcze, uzdrowiskowe, wojskowe
Koszalin–Sławno–Słupsk	1869	gospodarcze, strategiczne, polityczne, komunikacyjne
Słupsk–Gdańsk	1870	gospodarcze, strategiczne, polityczne, komunikacyjne
Słupsk–Korzybie–Miastko– –Szczecinek	1878	gospodarcze, komunikacyjne
Słupsk–Ustka	1878	gospodarcze, wypoczynkowe
Darłowo–Sławno–Korzybie	1878	gospodarcze, wojskowe
Drawsko–Złocieniec–Szczecinek	1878	gospodarcze, wojskowe
Szczecinek–Czarne–Człuchów	1878	gospodarcze
Białogard–Szczecinek	1878	gospodarcze
Szczecinek–Piła–Poznań	1879	gospodarcze, komunikacyjne
Kołobrzeg–Trzebiatów–Goleniów	1882	gospodarcze, uzdrowiskowe, wojskowe

Źródło: Lindmajer 1981

Pojawienie się transportu kolejowego zapoczątkowało wzrost konkurencji w stosunku do innych środków transportu. Kolej konkurowała z transportem konnym niższymi stawkami i krótszym czasem przewozu. Zaletą transportu konnego było jednak to, że przewoźnicy lepiej obchodzili się z ładunkiem. Unikano uszkodzeń i dodatkowych kosztów wynikających z kilkakrotnych przeładunków. Zanikanie przewozów konnych nie świadczyło jednak o upadku tego środka transportu. Mimo rozbudowy kolei, czy raczej dzięki niej, odbywał się po coraz lepszych drogach powiatowych dość ożywiony ruch kołowy, skierowany w stronę najbliższej położonej stacji. Niemniej jednak wobec narastających potrzeb przewozowych na dłuższe dystanse transport kolejowy stawał się od lat osiemdziesiątych XIX wieku niezbędny (Lindmajer 1981).

Kolej stworzyła bowiem nowe możliwości dla handlu, usług i przemysłu. Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mogły dzięki kolei zmniejszyć koszty utrzymania zapasów i składowania, reagować na zmiany popytu. Również przemysł

otrzymywał zamówienia od kolei, np. Szczecińska Stocznia „Vulkan” produkowała także lokomotywy. Słupsk razem ze Szczecinkiem, będąc węzłami drogowymi, stały się też węzłami kolejowymi. Ulokowano w nich zakłady naprawcze taboru kolejowego. Pomoc państwa dla upadających od dłuższego czasu zakładów przemysłowych produkujących sól z wody morskiej (tzw. salin) w Kołobrzegu została przezwana w 1857 roku, gdyż dzięki kolei mieszkańcy mogli zyskać nowe źródła utrzymania. Po otwarciu linii kolejowej do Kołobrzegu zwiększyła się także znacznie liczba kuracjuszy.

Dla właścicieli ziemskich budowa kolei oznaczała nie tylko możliwości rozwoju produkcji rolnej, ale i bezpośrednio wzrost cen ziemi wykupywanej przez towarzystwa kolejowe. Aby uniknąć sporów, towarzystwo akcyjne kolei Berlin–Szczecin, zgadzając się na budowę linii bocznych, żądało nieodpłatnego przekazywania ziemi, za którą płaciły samorządy powiatowe i miejskie, z czym wiązały się dodatkowe obciążenia podatkowe i konieczność zaciągania pożyczek (Lijewski 1959).

Intensyfikacja budownictwa drogowego po 1850 roku i rozwój kolejnictwa spowodowały niebywałe zapotrzebowanie na siłę roboczą. Już wcześniej w zachodnich częściach rejencji, szczególnie wzdłuż budowanej do 1859 roku linii kolejowej do Koszalina i Kołobrzegu, odczuwano niedostatek rąk do pracy w rolnictwie. Możliwości nawet okresowych dodatkowych zarobków, jakie dawało budownictwo komunikacyjne, były nieraz prawdziwym dobrodziejstwem dla ludności wsi, gnębionej sezonowym niedostatkiem w kryzysowych latach osiemdziesiątych. W niektórych okolicach południowych i wschodnich powiatów rejencji decyzje o budowie nowych dróg, tym bardziej kolei żelaznej, traktowano jako podstawowy problem bytowy, gdyż rodziło to szanse egzystencji dla kilkuset rodzin (Czerwiński 1965).

Ze względu na wielkość zaangażowanego kapitału, wzrost przewozów i wielkość zatrudnienia kolej w prowincji pomorskiej odegrała rolę sektora wiodącego. Jej możliwości przewozu pasażerów i towarów zostały tutaj wykorzystane. Koleje biegnące wzdłuż wybrzeża spowodowały jednak w pewnym sensie zmniejszenie znaczenia małych portów, zwłaszcza w rejencji koszalińskiej. Dzięki kolejom rozszerzyły się możliwości zbytu produktów rolnych, szczególnie tych, które źle znosiły długi czas przewozu. Proces wyrównywania się cen zbóż między Brandenburgią a innymi wschodnimi prowincjami, rozpoczęty jeszcze przed budową sieci kolejowej, został przez koleje przyspieszony.

Sieć kolejowa Pomorza Środkowego przebiegała przez miejscowości leżące między Szczecinem a Gdańskiem, m.in. przez: Koszalin, Słupsk, Lębork na północy oraz Stargard, Szczecinek, Człuchów, Chojnice na południu oraz te, które były na drodze linii kolejowych do portów Pomorza Środkowego – Kołobrzegu, Darłowa oraz Ustki. Pozostałe miejscowości, które nie znalazły się na tych arteriach, choć były bardzo ważne pod względem gospodarczym, musiały czekać na decyzję rządzących o doprowadzeniu do nich linii kolejowych. Do tych miast należały przede wszystkim Bytów, Połczyn, Polanów, Kalisz Pomorski (tab. 2). Budowa coraz większej liczby odcinków w tym okresie wiązała się po części również z tym, że na obszarze Pomorza nie było – jak w Prusach Wschodnich – rozbudowanej sieci dróg wodnych i kolej musiała tu przejąć cały przewóz towarów.

Tabela 2

Chronologia budowy linii kolejowych w rejencji koszalińskiej w latach 1884-1911
The chronology of the construction of railway lines of Koszalin district in years 1884-1911

Trasy	Rok oddania do użytku	Przeznaczenie linii
Bytów–Korzybie	1884	gospodarcze, komunikacyjne
Kalisz Pomorski–Wałcz	1888	gospodarcze
Kalisz Pomorski–Ulikowo	1895	gospodarcze, komunikacyjne
Kalisz Pomorski–Choszczno	1895	gospodarcze
Grzmiąca–Bobolice	1896	gospodarcze
Świdwin–Połczyn	1897	gospodarcze, uzdrowiskowe
Koszalin–Kołobrzeg	1899	gospodarcze, wojskowe, uzdrowiskowe
Lębork–Leba	1899	uzdrowiskowe, wypoczynkowe
Kalisz Pomorski–Złocieniec	1900	gospodarcze
Bytów–Kościerzyna	1901	gospodarcze, komunikacyjne
Lębork–Bytów	1902	gospodarcze, wojskowe
Miastko–Człuchów	1902	gospodarcze
Połczyn–Barwice–Grzmiąca	1903	gospodarcze, uzdrowiskowe
Połczyn–Złocieniec	1903	gospodarcze, uzdrowiskowe
Bobolice–Polanów	1903	gospodarcze
Lębork–Kartuzy	1905	gospodarcze
Bytów–Miastko	1909	gospodarcze
Sławno–Ustka	1911	gospodarcze

Źródło: Lindmajer 1981

Pierwszą miejscowością, której znaczenie zaczęło wzrastać w tym okresie, był Bytów. Koncepcje włączenia Bytowa do pruskiej sieci kolejowej pojawiły się w momencie ukończenia budowy kolei z Koszalina do Gdańska w 1870 roku (Labuda 2003). Powstał wówczas pomysł utworzenia poprzecznej linii łączącej wybudowaną trasę z będącym aktualnie w trakcie realizacji odcinkiem Kolei Wschodniej – z Piły do Tczewa. Planowano wyprowadzić nową kolej z Ustki przez Słupsk, a dalej według jednego z projektów doliną Słupi przez Dębnicę Kaszubską i Bytów do Chojnic. Koncepcja ta nie znalazła jednak uznania u decydentów. Kręgi gospodarcze (głównie z Wielkopolski i Pomorza Środkowego) były zainteresowane uruchomieniem połączenia północ-południe według innego przebiegu. Priorytet uzyskała koncepcja budowy kolei z Wielkopolski do portów leżących na środkowym wybrzeżu. W 1878 roku uruchomiono pierwszy fragment tego przedsięwzięcia, jakim były odcinki Ustka–Słupsk–Korzybie–Miastko–Szczecinek oraz Darłowo–Sławno–Korzybie (ryc. 1). Pozostałą część tego szlaku oddano do eksploatacji w 1879 roku. Mając na uwadze brak linii kolejowych na obszarze Kaszub i wschodniego Przedpomorza, rząd pruski w 1878 roku podjął decyzję o rozpoczęciu prac polegających na wyty-

czeniu kolei z Korzybia w kierunku Bytowa. W 1881 roku parlament pruski wydał ustawę upoważniającą rząd do budowy pierwszego odcinka kolei przebiegającej przez tzw. Pomorze Tylnie lub Przedpomorze, w założeniu mającej połączyć Korzybie z Pszczółkami. Połączenie miało się przyczynić do ożywienia gospodarczego Kaszub. Pierwszy odcinek przyłączał Bytów do istniejącej sieci kolejowej. Dzięki temu Bytów stał się pierwszym miastem na Kaszubach, które otrzymało połączenie kolejowe. Budowa i funkcjonowanie tej linii miały zaktywizować gospodarczo obszar ówczesnego powiatu bytowskiego, a także stanowić początek budowy większej trasy z Pszczółek przez Skarszewy, Kościerzynę, Lipusz do Bytowa. W istocie chodziło tu o wytworzenie nowego korytarza transportowego przebiegającego przez ten obszar Pomorza (Labuda 2003).

Miastem, którego ranga wrosła pod względem gospodarczym, był również Kalisz Pomorski. Uzyskał on połączenia z Wałczem w 1888 roku, ze Stargardem Szczecińskim i Choszczem w 1895 roku oraz Złocińcem w 1900 roku (Lindmajer 1981).

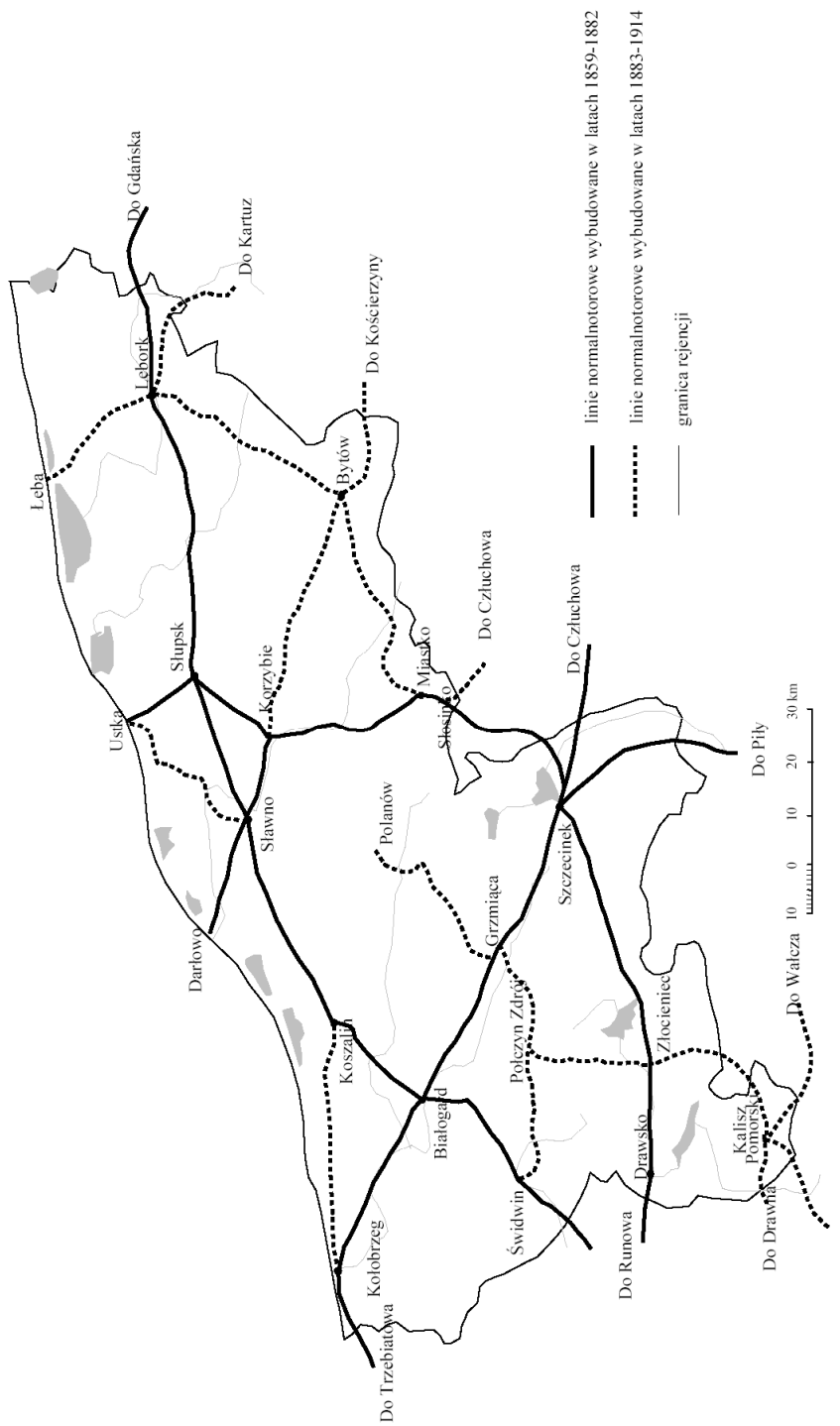
Na Pomorzu zaczęły powstawać również linie, które pełniły funkcje uzdrowiskowe. Jeden z takich przykładów stanowiła trasa Łębork–Łeba z 1889 roku, która promowała Łebę. O jej wybudowanie starali się okoliczni posiadacze ziemscy i łebscy przedsiębiorcy. Swoją wkład wniosły także gminy łęborska i nowowiejska. Wybudowanie tej linii kolejowej leżało w interesie wszystkich, ale też wszyscy chcieli czerpać z niej zyski. Toczył się nawet spór, zakończony procesem sądowym, o to, którędy przebiegać będzie linia kolejowa. Zaznaczyć należy, że Łeba została odkryta przez niemieckich kardiologów jako klimatyczne uzdrowisko. Czytelne dla podróżnych transparenty reklamujące Łebę stały na trasie Berlin–Gdańsk (Sykacz 1999).

Ośrodkiem, który także pełnił funkcje uzdrowiskowe i nie miał połączenia kolejowego, był Połczyn Zdrój. Pod koniec XIX wieku podjęto zatem decyzję o łączeniu starszych tras, poprawiając jednocześnie warunki komunikacyjne rozwijającego się uzdrowiska. Pierwsze połączenie miasto uzyskało w 1897 roku ze Świdwinem, następnie w 1903 roku z Grzmiącą i Złocińcem. Innym miastem, które pretendowało do miana uzdrowiska, był Polanów. Połączenie z Bobolicami uzyskał w 1903 roku.

Bardzo ważnymi połączeniami były także linie kolejowe Koszalin–Kołobrzeg (1899 r.) oraz Sławno–Ustka (1911 r.). Umożliwiały one wywóz z terenów wybitnie rolniczych całego Pomorza nadwyżek płodów rolnych oraz drewna do portów (Lijewski 1959).

Ze względu na brak dostępnych materiałów trudno jest dokładnie wyjaśnić przyczyny budowy wszystkich linii kolejowych, które przekazano do użytkowania w latach 1883-1914 (tab. 1, 2). Z dostępnych materiałów źródłowych wynika, że odcinki tras określane jako gospodarcze pełniły m.in. funkcje: obsługi rolnictwa, lokalnego przemysłu rolno-spożywczego, a także drzewnego. Inne linie komunikacyjne zapewniały dojazd do miejskich ośrodków handlowych i administracyjnych.

Zaznaczyć należy, że okres międzywojenny nie jest aż tak bogaty w inwestycje kolejowe. Po I wojnie światowej na obszarze Pomorza Środkowego powstała jedynie linia Łubowo–Borne Sulinowo (w 1935 r.), która miała za zadanie obsługę wielkiego poligonu dla niemieckiej artylerii i wojsk pancernych oraz pomoc w budowie umocnień Wału Pomorskiego.



Ryc. 1. Sieć kolejowa rejencji koszalińskiej przekazana do użytku w latach 1883-1914
 Fig. 1. The train network of Koszalin district delivered to the use in years 1883-1914
 Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie materiałów zawartych w pracy J. Lindmajera (1981)

Kolej wąskotorowa i jej rozwój

Uzupełnieniem niewystarczającej gęstości dróg bitych i linii szerokotorowych na terenie kilku dawnych powiatów Pomorza Środkowego były linie kolei wąskotorowej. Zaczęły się pojawiać na mapie sieci komunikacyjnej od połowy lat dziewięćdziesiątych XIX wieku (tab. 3, ryc. 2), budowane głównie przez spółki regionalne bądź przy pomocy kapitałów mieszanych, także państwowych⁴. Łączna długość wąskotorówek na Pomorzu Środkowym wynosiła w 1900 roku 319 km, a do 1914 roku zwiększyła się o dalsze 192 km.

Sieć kolei wąskotorowej, zarówno pod względem długości, jak i wielkości przewozów pasażerów i towarów, miała największe znaczenie na krótko przed wybuchem I wojny światowej. Później, ze względu na częste zmiany podporządkowania oraz statusu prawnego, rola transportu kolejowego wąskotorowego zaczęła się zmniejszać.

Linie wąskotorowe powstawały na rozległych, pozbawionych miast obszarach rolniczych powiatów nadmorskich, w pierwszej kolejności kołobrzeskiego i słupskiego, nieco później lęborskiego, oraz rolniczo-leśnych terenach między Białogardem, Koszalinem, Sławnem, Polanowem i Bobolicami. Linie nadmorskie budowano w okresie, gdy w gospodarstwach rolnych zaczęto stosować nawozy sztuczne oraz wprowadzano istotne zmiany w technologii upraw, mające na celu wzrost plonów. W związku z tym, że w dużych gospodarstwach rolnych na Pomorzu Środkowym uzyskiwano duże nadwyżki w produkcji żywności, pojawił się problem z ich sprzedażą i wywozem.

Głównym czynnikiem inspirującym lokalne środowiska do budowy własnych linii kolejowych stała się ustawa sejmu pruskiego o kolejach lokalnych z 27 lipca 1892 roku, która stwarzała możliwości budowy lokalnych kolei prywatnych i samorządowych. Ustawa ta dotyczyła ogólnie linii kolejowych o znaczeniu miejscowym, zarówno normalno-, jak i wąskotorowych. Na obszarze dawnej rejencji koszalińskiej koleje te były budowane i początkowo eksploatowane na rachunek właścicieli (powiatów i osób fizycznych) głównie przez duże towarzystwa budowlane, będące też generalnym dostawcą taboru. By zachęcić inwestorów do takich przedsięwzięć, utworzono Kleinbahnen-Fonds (Fundusz Małych Kolei), z którego można było częściowo sfinansować budowę nowych linii kolejowych (Kowalski 1999). Głównymi zaletami kolei wąskotorowych, jak wskazywano, miały być: duża taniaść w porównaniu z drogami kolejowymi o normalnym torze, lekkość i jednoczesna trwałość, zdolność do brania małych łuków i skrętów oraz stromych spadków, łatwość prowadzenia od nich odgałęzień w każdym miejscu, możliwość budowania linii stałych lub przenośnych, zdolność dotarcia do każdego punktu. Za główną wadę zaś uznano fakt, że przy zróżnicowanym taborze należy przeładowywać towary w punktach stycznych z koleją normalnotorową. Koleje wąskotorowe budowano w sposób

⁴ Np. trasy Słupsk–Dębica Kaszubska, Koszalin–Naclaw, Świdwin–Sławoborze, Wierzchowo–Drawsko, Janikowo–Drawsko–Świdwin, Okonek–Lędyczek, Barwice–Juchowo (Lindmajer 1981).

Tabela 3

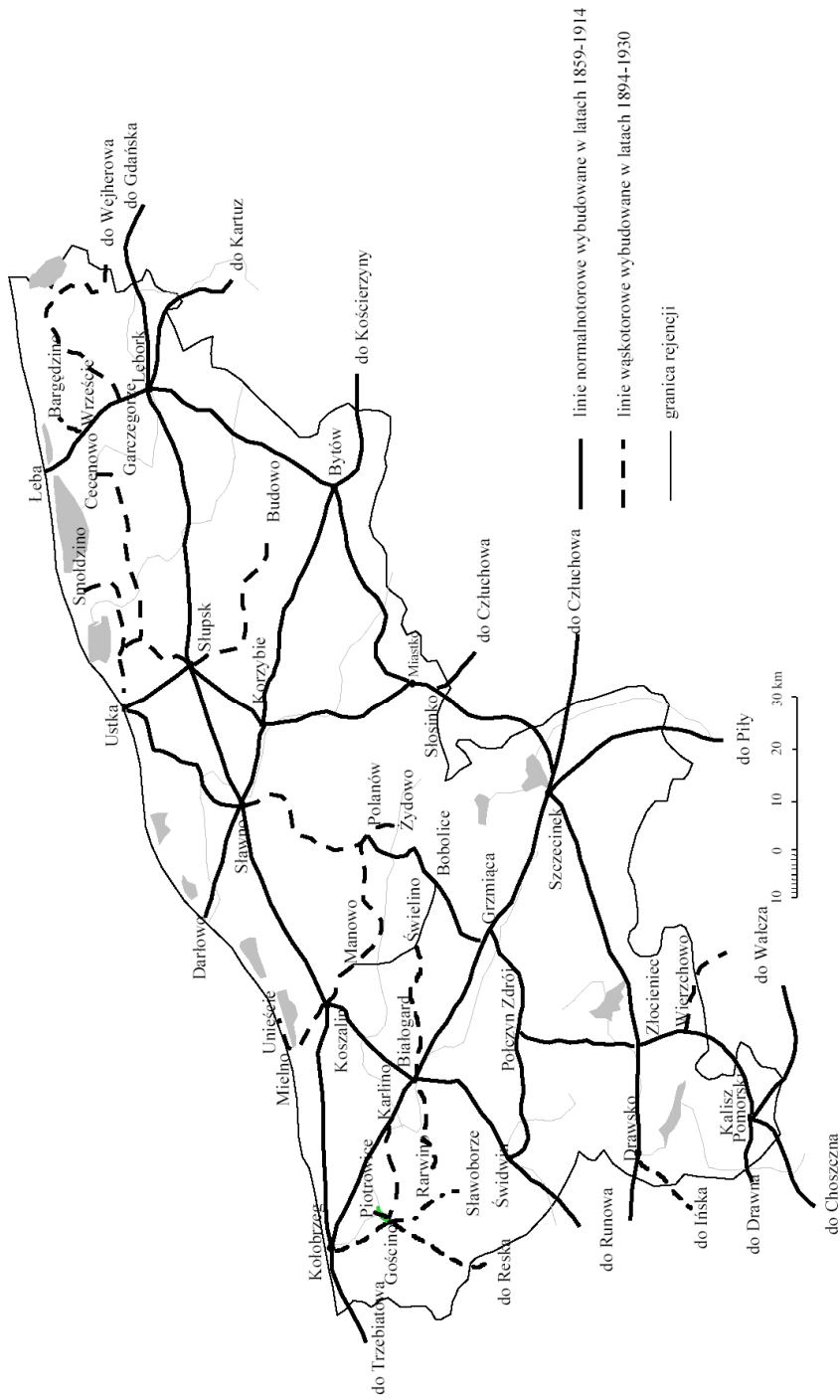
Budownictwo kolei wąskotorowej na Pomorzu Środkowym w latach 1894-1921
The building of the narrow-gauged railway in Central Pomerania in years 1894-1921

Trasy	Długość (km)	Uwagi
Rymań–Gościno–Kołobrzeg	35,8	Budowa w latach 1894-1895
Słupsk–Dębica Kaszubska– –Motarzyno–Budowo	38,1	Odcinek do Dębicy oddano do użytku w 1894 r., z Motarzyna do Budowa w 1906 r.
Resko–Skrzydłowo–Rymań	26,4	Budowa w latach 1894-1895
Gościno–Lepino–Sławoborze	20,1	Oddana do użytku w 1895 r.
Słupsk–Główczyce–Cecenowo	52,0	Oddanie do użytku w 1897 r.
Studnica–Janikowo k. Drawska	2,1	Oddanie do użytku w 1897 r.
Sławno–Polanów	44,4	Oddanie do użytku w 1897 r.
Koszalin–Manowo–Naclaw	32,3	Uruchomienie w 1898 r.
Polanów–Żydowo–Gologóra	14,6	Oddano do eksploatacji w 1898 r.
Skrzydłowo–Tapadły	15,8	Uruchomiono w 1899 r.
Wałcz–Wierzchowo	37,7	Oddano do użytku w 1900 r.
Garczegorze–Choczewo–Prusewo (powiat lęborski)	30,0	Rozpoczęcie budowy odcinka Choczewo–Prusewo w 1904 r., Garczegorze–Choczewo oddano w 1910 r.
Koszalin–Mielno–Unieście	14,5	Oddano do użytku w 1905 r.
Manowo–Bobolice	33,9	Oddano do użytku w 1905 r.
Białogard–Świelino	32,1	Oddano do użytku w 1905 r.
Białogard–Rarwino–Rokosowo	24,2	Oddano do użytku w 1905 r.
Gościno–Pobłocie Wielkie	9,0	Uruchomiono w 1909 r.
Wrzeście–Bargędzino	7,0	Oddanie do użytku w 1910 r.
Ustka–Smółdzino	42,6	Linia czynna od 1913 r.
Pobłocie Wielkie–Lubiechowo–Karlino	10,1	Uruchomienie w 1915 r.
Korzybie–Polanów	34,1	Oddano do użytku w 1921 r.

Źródło: Malczewski 2000

maksymalnie oszczędny. Stosowano lekkie szyny (o ciężarze 15,5 kg/m.b.) oraz rzadko rozmieszczone podkłady – do 1000 szt./km. Budowle inżynieryjne (mosty, przepusty) również przygotowane były do niewielkich obciążeń, nie przekraczających 6 ton/oś (Malczewski 2000).

Pierwsze odcinki wąskotorowe pojawiły się na obszarze dawnego powiatu słupskiego, gdzie oprócz istniejących od 1869 roku trzech linii Niemieckich Kolei Państwowych działały dwa towarzystwa kolejowe. Jednym z nich była powstała w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku Stolpetalbah, czyli Wąskotorowa Kolej Słupska, która eksploatowała linię kolejową ze Słupska przez Dębnicę Kaszubską do Budowa. Druga to sieć Stolper Kreisbahn, czyli Słupska Kolej Powiatowa, do



Ryc. 2. Wąskotorowa sieć kolejowa rejencji koszalińskiej przekazana do użytku w latach 1894-1930
 Fig. 2. The narrow-gauged train network of Koszalin district delivered to the use in years 1894-1930
 Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie materiałów zawartych w pracy J. Lindmajera (1981)

której należały linie na północny wschód od Słupska. Składały się na nią cztery odcinki: ze Słupska do Klęcina, z Klęcina do Cecenowa, z Komnina do Smołdzina oraz z Dominka do Ustki. Ta mocno rozbudowana sieć wąskotorowa miała łączną długość prawie 100 km. Obsługiwało ją 5 parowozów, 6 wagonów pasażerskich, 3 kryte i 93 otwarte wagony towarowe. Do wybuchu I wojny światowej tabor ten przewiózł ponad 100 tys. podróżnych (Pokropiński 2000). Linia Słupsk–Budowo powstała dzięki kapitałom mieszanym, tzn. finansowana była przez spółki regionalne oraz państwowo. Największe natężenie przewozów występowało na obszarze dawnego powiatu słupskiego, nie tylko z powodu potrzeb rozległego zaplecza rolniczego, ale także ze względu na występujące tu surowce budowlane, wykorzystywane przez przemysł ceramiczny, oraz obsługiwanie fabryki papieru w Dębnicy Kaszubskiej. Głównym zadaniem linii był zatem wywóz płodów rolnych oraz drewna. Linia ta finansowana była częściowo przez spółki regionalne oraz osoby prywatne (głównie przez właścicieli majątków ziemskich na tym obszarze; Kowalski 1999).

Sieć kolei wąskotorowej rozbudowano także na południe od Kołobrzegu. Najważniejszym węzłem w tym rejonie było Gościno. Linie wąskotorowe wychodziły z tej wsi w pięciu kierunkach (do Reska, Kołobrzegu, Karlina, Piotrowic i Sławoborza). Wywożone stamtąd płody rolne kierowane były głównie do portu w Kołobrzegu, skąd dalej drogą morską transportowano je do zachodniej części Niemiec.

Swoją linię wąskotorową pod koniec XIX wieku zbudował także powiat sławieński. Linia ta przebiegała przez tereny rolnicze i leśne, gdzie znajdowało się wiele majątków ziemskich, gorzelni, cegielni i tartaków. Prawnym właścicielem i głównym udziałowcem (aż 67%) całego przedsięwzięcia był powiat, 29% kosztów pokryły władze Pomorza, a pozostałe koszty ponosiły władze Prus Wschodnich. Dużym problemem w budowie tej linii, obok trudności z nabyciem gruntów, stało się uzyskanie odpowiednio łagodnego profilu trasy, która musiała pokonać spore różnice wysokości w urozmaiconym terenie polodowcowym. Na budowie tej linii skorzystała nie tylko ludność terenów, przez które ona przebiegała, ale również mieszkańcy Sławna, którzy często jeździli rannym pociągiem do Polanowa. Miasto to znane było z malowniczej, górzistej okolicy oraz wody mineralnej, dzięki której aspirowało wówczas do miana uzdrowiska.

Jednym z przykładów linii, której przeznaczeniem nie był wywóz głównych produktów – płodów rolnych oraz drewna – był odcinek Wrzeście–Bargędzino. Ta siedmiokilometrowa trasa sfinansowana została w 17% przez państwo pruskie, 12% przez województwo pomorskie, 17% przez powiat lęborski, a w 54% przez prywatnych akcjonariuszy. Głównym przeznaczeniem tej linii był wywóz wydobywanego z pobliskich kopalń margla wapiennego oraz torfu, który znajdował się w odległości 500-1000 m od wsi Stare Bagno koło Bargędzina (Lewiński 2000).

Na początku lat dwudziestych XX wieku, w związku z fuzją dwóch towarzystw kolejowych działających na obszarze dawnego powiatu słupskiego (Stolper Kreisbahnen), nastąpiła przebudowa części szlaków kolejowych z szerokości wąskotorowej na normalnotorową. W 1918 roku przebudowano odcinek Słupsk–Cecenowo, natomiast odcinek Słupsk–Budowo w 1936 roku. Starano się w ten sposób pokonać złą koniunkturę gospodarczą, która nastąpiła po I wojnie światowej nie tylko w Niemczech, ale i w całej Europie. Dzięki zmianie szerokości toru w latach trzy-

dziestych kursowało w powiecie słupskim łącznie na sześciu liniach 13 par pociągów. W 1934 roku przebudowano pozostałe linie wąskotorowe w powiecie sławieńskim, np. na odcinku Sławno–Polanów oraz z Żydowa do Gołogóry. Koleje wąskotorowe na całym Pomorzu Środkowym przetrwały w zasadzie bez strat okres II wojny światowej. W 1945 roku nie została jednak uruchomiona sieć kolei koszalińskich i sławieńskich. Według niektórych źródeł koleje te zostały rozebrane i wywiezione do Związku Radzieckiego, inne zaś materiały podają, że nie było potrzeby ich uruchamiania (Malczewski 2000).

W związku z decyzją o stworzeniu na Pomorzu jednolitej sieci kolei wąskotorowych po II wojnie powołano Zarząd Pomorskich Kolei Dojazdowych. Zaznaczyć należy, że wąskotorowe koleje stargardzkie, reskie, gryfickie oraz kołobrzeskie miały szerokość toru 1000 mm, natomiast koszalińsko-białogardzkie oraz sławieńskie 750 mm. W tym celu kolej koszalińsko-białogardzką oraz sławieńską przebudowano w latach 1947-1952 na szerokość toru 1000 mm (Szwajlik 2001). Granice zasięgu poszczególnych sieci wyznaczały następujące stacje: Gościno – pomiędzy koleją gryficką i koszalińską oraz Resko – pomiędzy koleją gryficką i stargardzką (Malczewski 2000).

Z przeprowadzonych badań wynika, że w okresie powojennym zmieniła się także struktura przewozów koleją wąskotorową. W latach sześćdziesiątych główną pozycję stanowiły płody rolne i nawozy sztuczne (około 40% ogółu przewozów). Lata osiemdziesiąte przyniosły dość gruntowną zmianę struktury przewozów. Głównym ładunkiem stało się drewno i jego wyroby – aż 35,8% udziału w ogólnej masie. Drugim ładunkiem był węgiel kamienny – 18,5%. Zdecydowanie spadły natomiast przewozy płodów rolnych i nawozów sztucznych – do 14,9%. Pojawił się też czwarty rodzaj ładunków – piasek i żwir, którego przewozy osiągnęły 9,3% ogólnej masy ładunkowej (Maciejewska 1982).

Wyraźna zmiana nastąpiła również w przewozach pasażerskich. O ile w latach pięćdziesiątych liczba osób korzystających z kolei wąskotorowej była dość znaczna, zwłaszcza w codziennych dojazdach do szkół i pracy, np. do Koszalina, Kołobrzegu, to w miarę rozwoju komunikacji autobusowej w latach sześćdziesiątych wyraźnie ograniczono kursowanie pociągów osobowych aż do całkowitego zamknięcia niektórych linii, np. do Kołobrzegu.

Regres linii kolejowych na obszarze Pomorza Środkowego

Likwidacja linii kolejowych nie jest ani procesem nowym, ani specyficznym dla naszego kraju. Konkurencja coraz sprawniejszych samochodów doprowadziła do tego, że już w latach dwudziestych XX wieku zaczęto zamykać pierwsze linie kolejowe. Przyczyną redukcji linii były też wojny, w wyniku których dochodziło do zniszczeń i dewastacji sieci. Po 1945 roku zamykano głównie linie nierentowne, które przynosiły straty przedsiębiorstwu PKP. Dlatego rozbiórki bądź zawieszanie linii kolejowych zarówno normalno-, jak i wąskotorowych można podzielić na trzy zasadnicze okresy.

Pierwszy okres stanowią lata do czasu rozpoczęcia II wojny światowej. Na Pomorzu Środkowym dotyczyło to wyłącznie linii wąskotorowych, które znajdowały

się w granicach dawnych powiatów słupskiego i lęborskiego. Część tych linii została przebudowana na szerokość normalnotorową, część została rozebrana. Pierwsze prace przy przebudowie odcinków na szerokość normalnotorową rozpoczęły się w 1913 roku z chwilą przekucia odcinka z Siecia do Smołdzina. Dopiero po pięciu latach całkowicie przebudowano wszystkie odcinki Słupskiej Kolei Powiatowej. W 1936 roku zlikwidowano wąskotorowy odcinek ze Słupska do Budowa.

Na dużą skalę linie kolejowe rozbierano w latach 1945-1946. Był to skutek zniszczeń wojennych. Niekiedy zaś odbudowywano ważniejsze z nich, demontując lokalne i drugorzędne. Część szlaków kolejowych została rozebrana przez wojska radzieckie i wywieziona do ZSRR jako mienie zdobyczne. Na tzw. ziemiach odzyskanych uległo likwidacji w ten sposób 1671 km szlaków kolejowych, z tego 178 km wąskotorówek. Najwięcej szlaków zlikwidowano w Prusach Wschodnich (816 km) i na Pomorzu (678 km), natomiast najmniej rozebrano na Śląsku. Zdemontowano także wiele drugich torów na głównych szlakach (Lijewski 1959).

Powojenna sieć normalno- i wąskotorowa zmniejszyła się na obszarze Pomorza Środkowego (tab. 4) o 409 km, głównie na skutek demontażu dokonywanego przez wojska radzieckie. Zdemontowano 395 km linii normalnotorowych oraz 14 km linii wąskotorowych, rozebrano i wywieziono również linie telefoniczne, urządzenia zabezpieczenia ruchu oraz tabor. Mimo tak ogromnego zmniejszenia się kilometrażu linii kolejowych, sukcesem polskich władz państwowych było przekonanie władz radzieckich o zaniechaniu rozbiórki odcinka z Białogardu do Szczecinka, argumentowane dużą jego rangą pod względem gospodarczym i komunikacyjnym. Ze wszystkich rozebranych linii kolejowych na Pomorzu Środkowym odbudowano tylko odcinek Lębork–Maszewo Lęborskie. Linia ta miała w 1947 roku umożliwić dojazd do lotniska wojskowego niedaleko miejscowości Siemirowice. W późniejszym okresie wykorzystywana była ona także do obsługi zakładu przemysłowego

Tabela 4

Linie kolejowe rozebrane w latach 1944-1945
Undressed railway lines in years 1944-1945

Trasa	Rok budowy	Długość linii (km)
Lębork–Bytów	1902	35
Bytów–Miastko	1909	40
Słupsk–Budowo	1894 i 1906	38
Ustka–Sławno	1911	40
Ustka–Komnino	1913	19
Słupsk–Smołdzino	1897 i 1902	34
Kępno Słupskie–Drogoradz	1897	29
Grzmiąca–Bobolice–Polanów–Korzybie	1896, 1903, 1921	70
Czaplinek–Jastrowie	1908	46
Sławno–Polanów	1897	44
Naclaw–Żydowo (wąskotorowy odcinek)	1898	14

Źródło: Kamiński 1984, s. 9

w Cewicach oraz drożdżowni w Maszewie Lęborskim. Najważniejszą przyczyną zaniechania odbudowy linii kolejowych w niektórych miastach i ich okolicach było słabe zaludnienie oraz brak przemysłu.

Śród wszystkich miast na Pomorzu Środkowym największe straty poniósł Polanów, do którego nie docierał już transport kolejowy (wcześniej pociągi odjeżdżały w pięciu kierunkach), oraz Bytów, który stracił połączenie z Lęborkiem i Miastkiem. Pewne nadzieje na odbudowę linii kolejowych mieli mieszkańcy Polanowa na początku lat sześćdziesiątych, gdy planowano budowę elektrowni szczytowo-pompowej w Żydowie oraz nowego lotniska w Gilewie. Do odbudowy zakwalifikowano wtedy linię Korzybie–Polanów. Niestety, wkrótce zrezygnowano z budowy lotniska, zaś materiały na budowę elektrowni dowożono taborem samochodowym.

Wraz z demontażem linii kolejowych zniszczeniu uległa także ich infrastruktura. Wiadukty kolejowe i drogowe zostały wysadzone przez wycofujące się w 1945 roku oddziały niemieckie. Część dworców kolejowych rozebrano ze względu na zły stan techniczny, pozostałe zaś zamieszkiwane są do dziś przez rodziny dawnych kolejarzy. Na dawnych trasach można spotkać także rampy wyładownicze, wieże ciśnień, magazyny towarowe, słupki hektometrowe, wagi wagonowe. Aktualnie stare nasypy kolejowe służą cyklistom jako szlaki i ścieżki rowerowe, po których odbywają się rajdy „szlakiem zwiniętych torów”, np. prowadzący ze Słupska do Budowa.

Długość kolei normalnotorowej zmniejszała się do początku lat dziewięćdziesiątych, natomiast długość wąskotorówek eksploatowanych przez pociągi osobowe bardzo wyraźnie malała. Zmniejszyła się ona w latach 1960-1990 na Pomorzu Środkowym prawie o 60,5%, czyli o 132 km, a w latach dziewięćdziesiątych o kolejne 62 km. Obecnie obsługiwany jest tylko odcinek z Koszalina do Świelin o długości 24 km, który stanowi zaledwie 11% długości linii wąskotorowych po 1945 roku na Pomorzu Środkowym (tab. 5).

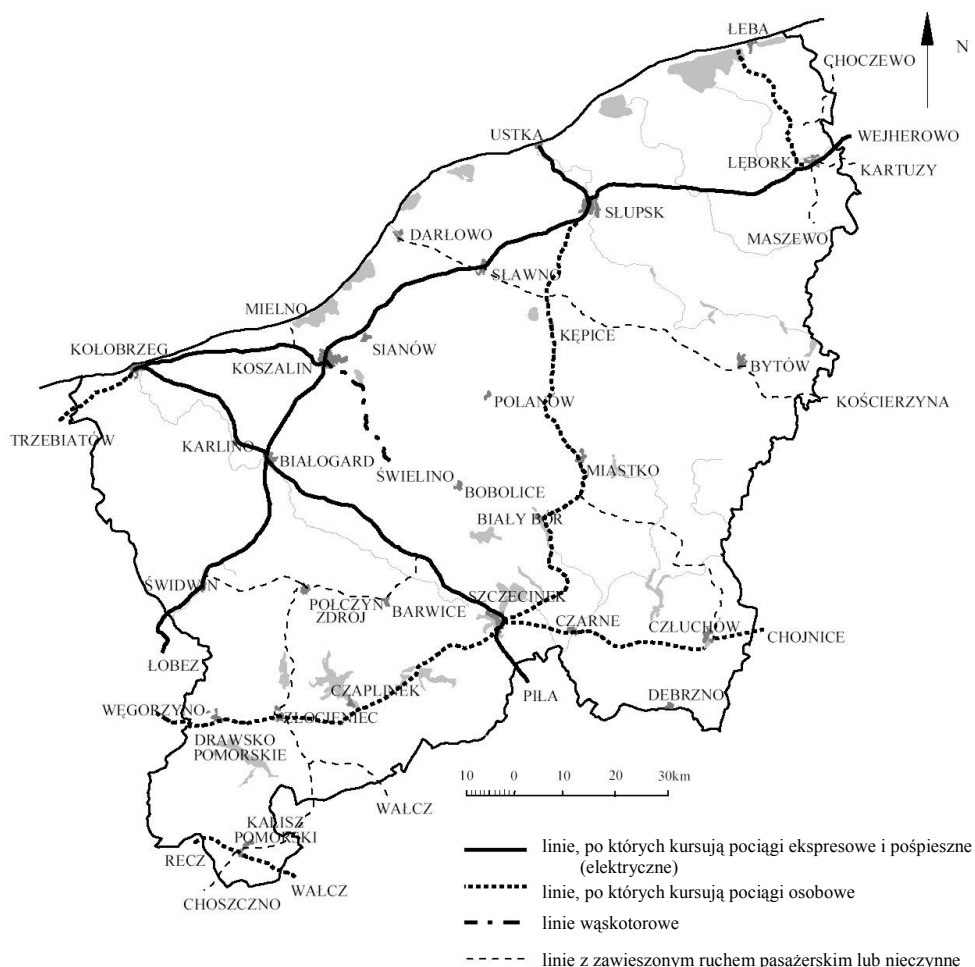
Tabela 5

Regres kolei wąskotorowej (demontaż + zawieszony trasy) w latach 1945-2003

The regress of the narrow-gauged (the disassembly + hung routes) railway in years 1945-2003

Trasy	Długość odcinka (km)	Rok rozbiórki bądź zawieszenia
Ińsko–Drawsko Pomorskie	21	1956 r. (demontaż trasy)
Kołobrzeg–Gościno–Karlino	39	1961 r. (demontaż trasy)
Świelin–Bobolice	16	połowa lat 80.
Tapadły–Rymań–Gościno	39	koniec lat 80.
Lepino Trójkąt–Gościno	17	koniec lat 80.
Białogard–Sławoborze	30	1991 r. (towarowe), 1992 r. (osobowe)
Białogard–Świelin	32	1996 r. (zawieszenie ruchu pasażerskiego i towarowego)

Źródło: Niedzielski M., 1971, *Nieczynne linie kolejowe w Polsce północnej – zarys stanu istniejącego*. Referat opracowany dla potrzeb konferencji pt. *Wykorzystanie torowisk nieczynnych linii kolejowych jako forma realizacji europejskich szlaków rowerowych na przykładzie Polski północnej*, s. 45; Kosacki 1999, s. 47



Ryc. 3. Sieć kolejowa Pomorza Środkowego w 2002 roku

Fig. 3. The train network of Central Pomerania in 2002

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika do sieciowego rozkładu jazdy pociągów PKP 2001/2002

Proces redukcji długości linii kolejowych zaczął narastać w latach osiemdziesiątych, a od 1989 roku przybrał na sile. Od tego roku należy liczyć rozpoczęcie już czwartego okresu zawieszania odcinków kolejowych nie tylko na Pomorzu Środkowym, ale i w całej Polsce. Spadkowa tendencja przewozów pasażerskich spowodowana była głównie zmniejszonym zapotrzebowaniem na przewozy na odcinkach oddalonych od centrów miejskich (bezrobocie), rozwijającą się gwałtownie motoryzacją indywidualną oraz pogarszającą się jakością usług oferowanych przez kolej na początku lat dziewięćdziesiątych.

Pierwszy normalnotorowy odcinek na Pomorzu Środkowym zamknięty został dla ruchu pasażerskiego w 1975 roku na trasie Łubowo–Borne Sulinowo. Piętnaście lat później proces ten dotknął znaczną część nierentownych odcinków (tab. 5). Obecnie eksploatowane są tutaj 703 km linii normalnotorowych oraz 24 km linii wąskotorowych. Ten stan ma się jednak zmienić, gdyż przewiduje się likwidację połączeń pasażerskich na całej trasie ze Słupska do Szczecinka oraz z Lęborka do Łeby. Jeśli tak się stanie, długość eksploatowanych linii kolejowych na Pomorzu Środkowym zmniejszy się o kolejne 130 km (ryc. 3). Według takiej polityki przedsiębiorstwa PKP, które zamyka nierentowne linie, nie biorąc pod uwagę problemów lokalnej społeczności (m.in. dojazdów do miejsc pracy), można wysunąć wnioski, że w niedalekiej przyszłości taki sam los może spotkać następujące drugorzędne (lokalne) odcinki: Chojnice–Człuchów–Szczecinek–Drawsko–Stargard oraz Kołobrzeg–Trzebiatów–Goleniów.

Zarówno na rynku przewozów pasażerów, jak i ładunków kolej nie była w stanie przejąć większości nowego jakościowo popytu. Ustępowała więc pola konkurentom: samochodowym przewoźnikom, transportowi własnemu klientów i usługom transportu lotniczego. Poważną część popytu utraconego przez kolej zagospodarowała PKS.

Uwagi końcowe

Niekorzystne dla PKP następstwa transformacji gospodarczej, przejawiające się w gwałtownym spadku zapotrzebowania na przewozy pasażerskie i towarowe, zmusiły to przedsiębiorstwo do podjęcia prób dostosowania go do zmieniającej się rzeczywistości. Od 1990 roku trwa restrukturyzacja PKP, której zasadniczym celem jest zmiana ociężałego, nadmiernie rozbudowanego pod względem organizacyjnym, kadrowym i majątkowym przedsiębiorstwa w firmę o orientacji rynkowej. Chodzi m.in. o to, by PKP były skuteczne w konkurencji z innymi przewoźnikami przez uatrakcyjnienie swojej oferty przewozowej, o efektywniejszą organizację przedsiębiorstwa oraz modernizację i rozwój wyposażenia technicznego. Wśród zasadniczych przedsięwzięć należy wyróżnić: dostosowanie do standardów światowych infrastruktury linii kolejowych, podniesienie jakości świadczonych przez kolej usług (obsługa, punktualność, częstotliwość połączeń), dalsze minimalizowanie negatywnego wpływu transportu kolejowego na stan środowiska naturalnego, odtworzenie i modernizację potencjału zaplecza usługowo-naprawczego.

Z przeprowadzonych badań wynika, że część linii kolejowych na Pomorzu Środkowym nie podoła nowym zadaniom, ze względu na powstałe w okresie transformacji uwarunkowania społeczno-gospodarcze, i może ulec likwidacji. PKP od drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych XX wieku rozważają likwidację części odcinków linii kolejowych, których eksploatacja staje się coraz bardziej nieopłacalna. Na liniach tych przewiduje się uruchomienie lekkiego i relatywnie taniego w eksploatacji taboru, jakim jest autobus szynowy. Przeprowadzone badania wskazują, że w latach transformacji nastąpiły duże zmiany ilościowe i jakościowe w przedsiębiorstwie PKP na Pomorzu Środkowym, do których zaliczyć należy wyraźne zmniejszenie się długości eksploatowanych linii kolejowych, zarówno normalno-, jak i wąskotorowych, spadek w przewozie pasażerów, ładunków oraz ograniczenie zatrudnienia.

Pogorszyły się też stan techniczny dróg, bezpieczeństwo oraz stan środowiska naturalnego. Zagadnienia ekologiczne i pogarszające się warunki bezpieczeństwa będą skłaniać – jak sądzimy – do korzystania w przyszłości z różnych form transportu zbiorowego, zwłaszcza szynowego.

Literatura

- Czerwiński B., 1965, *Z historii komunikacji powiatu koszalińskiego*, Rocznik Koszaliński, nr 3
- Dobrzycki B., 1928, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, Inżynier Kolejowy, nr 11
- Janiszewski A., 1995, *Koleje polskie dostosowują się do gospodarki rynkowej*, Przegląd Kolejowy, nr 3
- Jasiulewicz M., 1989, *Przekształcenia strukturalne i przestrzenne obszarów wiejskich Pomorza Środkowego w okresie transformacji systemowej*, Koszalin
- Kamiński W., 1984, *Odbudowa i funkcjonowanie Kolei Polskich 1944-1949*, Warszawa
- Kosacki J., 1999, *Kolej na Pomorzu Zachodnim w latach 1945-1999*, Szczecin
- Kowalski J., 1999, *Szlakiem zwiniętych torów*, Dziennik Bałtycki, nr 53
- Labuda K., 2003, *Polskie stacje – Bytów*, Świat Kolei, nr 9
- Lewiński L., 2000, *Kolej Wrzeście–Bargędzino*, Świat Kolei, nr 4
- Lijewski T. 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna IG PAN, z. 5
- Lindmajer J., 1981, *Przemiany gospodarcze na terenie rejencji koszalińskiej w latach 1850-1914*, Koszalin
- Maciejewska E., 1982, *Koleje wąskotorowe – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, Eksploatacja Kolei, nr 2
- Malczewski A., 2000, *Pomorskie koleje dojazdowe*, Świat Kolei, nr 6
- Pokropiński B., 2000, *Koleje wąskotorowe Polski północnej*, Warszawa
- Rydz E., 1990, *Funkcje Koszalina i Słupska w regionalnej sieci osadniczej*, Słupsk
- Rydz E., 2006, *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych w okresie transformacji systemowej na Pomorzu Środkowym*, Słupsk
- Rydz E., Zaleski J., 1992, *Rola i funkcje Słupska na tle sieci osadniczej Środkowego Wybrzeża*, Słupsk
- Suszyński A., 1993, *Funkcje podstawowe w rozwoju społeczno-gospodarczym Pomorza Środkowego*, Szczecin
- Sykacz A., 1999, *Zapomniana rocznica. Sto lat trasy Łeba–Lębork*, Dziennik Bałtycki, nr 55
- Szwajlik S., 2001, *Dzieje kolei stargardzkiej 1845-2000*, Stargard
- Taylor Z., 2001, *Zanieczyszczenie środowiska geograficznego oraz jego ochrona*. W: *Geografia gospodarcza Polski*, red. J. Fierła, Warszawa
- Transport*, 1998, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Warszawa
- Witkowski R., 2003, *Sławińska Kolej Powiatowa*, Świat Kolei, nr 6
- Zdrojewski E. Z., 1976, *Problematyka demograficzna Pomorza Środkowego*, Koszalin

Summary

One cannot evaluate the present state of the infrastructure of the train service in Central Pomerania without the look backwards. Over one hundred fifty year history of mechanized train service is characterized by numerous changes. Between a period when the railway was a carrier of the progress and the technological revolution, and a present epoch of the automatization and the information, economic, political and environmental factors decided about its

development. The influence of the mentioned factors evolved in the history of the development of the train network. At present the new approach to the train service in the world is influenced by at least 3 main factors: 1) postulates placed by users of the transport, eg. the punctuality, the regularity, the safety, the comfort, 2) the objective necessity of the proeffective compartment of national enterprises, 3) criteria of the macroeconomic estimation of transport systems taking into account the customer's benefit and optimal solutions in the general scale.

Generally the development of the train network in Central Pomerania is connected with the idea of the construction of the railway line called the Inter-Pomeranian Railway between Szczecin and Königsberg alongshore of the Baltic Sea. The idea of establishing a railway line was planned and generated and in the half of the 19th century by economic and strategic-military reasons. The research based on collected materials shows that the most rapid development of the railway characterized by the complex planning and the simultaneous implementing of various initiatives, happened after the Prussian-French war, and effected with establishing in 1878 of several important lines of the railway service, eg. Runowo–Szczecinek, Białogard–Szczecinek and to Poznań–Ślupsk–Szczecinek.

The accessibility of the train service made it more attractive and competitive with other means of transport. The railway created also new workplaces, and better possibilities of development of the urban and rural areas. A certain obstacle in the process of constructing of railway lines were problems with possessional rights of grounds and the lack of material means. The narrow-gauged railway was a very popular solution in the poorly populated areas. To 1915 its length in Central Pomerania was about 520 km. Narrow-gauged lines were established in rural areas located in seaside-administrative districts.

After II world war one observes the gradual limiting of railway lines. The situation was caused by war destructions, disassembling the railway tracks by the Soviet army, and sometimes unprofitability of its exploitation. The most severe reductions within the range lengths of active railway lines one observes after 1989. Since then the fourth period of reducing of railway lines has been progressing. At present the Central Pomerania offeres 703 km of standard-gauge lines and 24 km of narrow-gauged lines. Unfavourable for PKP results of the economic transformation and decreasing demand for railway transport service forced The Polish Railways adapt their offer to the changing reality.