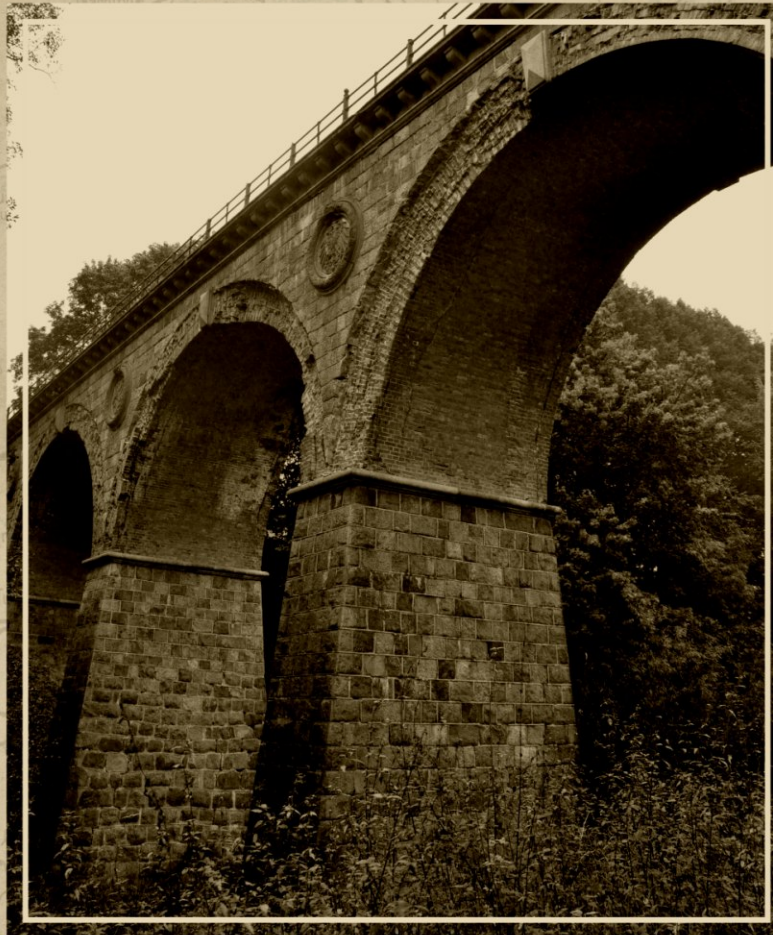


# ZAPOMNIANE LINIE KOLEJOWE



Na obecne ziemie polskie kolej dotarła już w 1842 roku, łącząc Wrocław z Oławą. Na Pomorzu, będącym wówczas pod pruskim zaborem, budowa linii kolejowych trwała od połowy XIX wieku. W 1851 r. uruchomiono połączenie między Krzyżem, a Piłą i Bydgoszczą a rok później utworzono przedłużenie tej linii przez Tczew do Gdańska. Znaczący skok w rozbudowie infrastruktury kolejowej dokonał się od lat 80. XIX w. do I wojny światowej. Większe i starsze linie spinano nowymi, o znaczeniu lokalnym, co przyczyniało się do szybszego rozwoju wielu regionów. Dla mieszkańców mniejszych miejscowości dotarcie kolei oznaczało gwałtowny skok w dziedzinie szybkości i wygody transportu, choć jednocześnie kolej traktowano z początku nieufnie. Funkcjonowanie drugorzędnych linii znacznie zostało ograniczone u schyłku II wojny światowej. Oprócz zniszczeń wojennych, Armia Czerwona na masową skalę prowadziła demontaż i wywóz torów do ZSRR. Proceder ten miał głównie miejsce na terenie przedwojennej III Rzeszy. Wielu linii na Pomorzu już nie odbudowano, jednak nawet te zachowane, czekał stopniowy upadek. Rozwój transportu drogowego, relokacja zakładów przemysłowych i brak pasażerów zaowocowały likwidacją licznych lokalnych połączeń. Wskazana tendencja nasiliła się szczególnie w okresie transformacji ustrojowej i bezpośrednio po niej. Śladem po dawnych liniach są dziś nasypy, zarastające torowiska, a także liczne mosty i wiadukty, jakie wznoszono w silnie pofałdowanym regionie Kaszub. Wystawa przybliży właśnie tę bogatą, choć czasami krótką historię nieistniejących linii kolejowych na Pomorzu.

## ORGANIZATORZY WYSTAWY:

Burmistrz i Rada Miasta Kościerzyna  
Muzeum Ziemi Kościerskiej im. dra Jerzego Knyby

TEKST: Michał Pakuła  
DOBÓR ZDJĘĆ: Michał Pakuła  
REDAKCJA: dr Krzysztof Jażdżewski  
PROJEKT GRAFICZNY: Marcin Gliwa

## NA WYSTAWIE WYKORZYSTANO MATERIAŁY ZE ZBIORÓW:

Fotografie ze zbiorów Muzeum Ziemi Kościerskiej im. dra Jerzego Knyby w Kościerzynie  
Kartki pocztowe ze zbiorów Pani Izoldy Wysięckiej  
Archiwalia udostępnione przez Użytkowników portali bazakolejowa.pl oraz fotopolska.eu



# PSZCZÓŁKI – KOŚCIERZYNA

Linia kolejowa, od której zaczęła się historia kolei w Kościerzynie, została oddana do użytku 1 listopada 1886 r. Samo otwarcie linii kolejowej odbywało się przeważnie w bardzo uroczysty sposób, stanowiąc ważne wydarzenie w dziejach miasta. Według relacji „Danziger Zeitung”, pierwszy planowy pociąg wjechał na kościerski dworzec o godzinie 12.14. Mieszkańcy Kościerzyny zyskali całkowicie nowy standard podróżowania, i to nie tylko w okolicy. Przesiadka w Pszczółkach pozwalała na dalszą podróż m.in. do Gdańska, gdzie już wtedy pracowało wielu kościerzaków. Podobnie rzecz miała się w okresie powojennym, jednak po roku 1989, linia padła ofiarą niskiej rentowności. Już w 1994 r. zawieszono ruch pasażerski do stacji węzłowej Skarszewy, przez pewien czas zastępowany przez komunikację autobusową. W 2000 r., Skarszewy utraciły też swoje ostatnie połączenie kolejowe do Pszczółek. Obecnie, nasyp między Pszczółkami, a Żeliszawkami przecięty przez autostradę A1, służy jako ścieżka rowerowa.



DWORZEC WIELKI KLINCZ



DWORZEC NOWY BARKOCZYN



DWORZEC SOBOWIDZ

435 PSZCZÓŁKI – KOŚCIERZYNA											
Tab. 436 na str. 770											
0 01	4 36	7 12	10 00	12 48	15 36	18 24	21 12	24 00	26 48	29 36	32 24
0 30	5 04	7 47	10 30	13 18	16 06	18 54	21 42	24 30	27 18	30 06	32 54
0 39	5 13	7 56	10 39	13 27	16 15	19 03	21 51	24 39	27 27	30 15	33 03
0 34	5 04	7 47	10 30	13 18	16 06	18 54	21 42	24 30	27 18	30 06	32 54
22121	22111	22123	22133	22143	22153	22163	22173	22183	22193	22203	22213
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
0 50	5 20	8 15	11 10	14 05	17 00	19 55	22 50	25 45	28 40	31 35	34 30
0 58	5 28	8 21	11 14	14 07	17 00	19 53	22 46	25 39	28 32	31 25	34 18
1 05	5 33	8 30	11 21	14 12	17 03	19 54	22 45	25 36	28 27	31 18	34 09
1 13	5 43	8 44	11 33	14 22	17 11	20 00	22 49	25 38	28 27	31 16	34 05
1 25	5 56	8 58	11 45	14 33	17 22	20 11	23 00	25 49	28 38	31 27	34 16
1 30	6 02	9 00	11 50	14 38	17 27	20 16	23 05	25 54	28 43	31 32	34 21
1 39	6 09	9 07	11 57	14 45	17 34	20 23	23 12	26 01	28 90	30 79	33 68
1 48	6 18	9 16	12 04	14 52	17 41	20 30	23 19	26 08	28 97	30 86	33 75
1 57	6 27	9 24	12 12	15 00	17 49	20 38	23 27	26 16	29 05	31 54	34 43
2 06	6 34	9 31	12 19	15 07	17 56	20 45	23 34	26 23	29 12	32 01	34 50
2 15	6 40	9 37	12 25	15 13	18 02	20 51	23 40	26 29	29 18	32 07	34 56
2 24	6 48	9 44	12 32	15 20	18 09	20 58	23 47	26 36	29 25	32 14	35 03
2 33	6 55	9 51	12 39	15 27	18 16	21 05	23 54	26 43	29 32	32 21	35 10
2 42	7 02	9 58	12 46	15 34	18 23	21 12	24 01	26 50	29 39	32 28	35 17
2 51	7 09	10 05	12 53	15 41	18 30	21 19	24 08	26 57	29 46	32 35	35 24
3 00	7 16	10 12	13 00	15 48	18 37	21 26	24 15	27 04	29 53	32 42	35 31
3 09	7 23	10 19	13 07	15 55	18 44	21 33	24 22	27 11	29 60	32 49	35 38
3 18	7 30	10 26	13 14	16 02	18 51	21 40	24 29	27 18	29 67	32 56	35 45
3 27	7 37	10 33	13 21	16 09	18 58	21 47	24 36	27 25	29 74	33 03	35 52
3 36	7 44	10 40	13 28	16 16	19 05	21 54	24 43	27 32	29 81	33 10	35 59
3 45	7 51	10 47	13 35	16 23	19 12	22 01	24 50	27 39	29 88	33 17	36 06
3 54	7 58	10 54	13 42	16 30	19 19	22 08	24 57	27 46	29 95	33 24	36 13
4 03	8 05	11 01	13 49	16 37	19 26	22 15	25 04	27 53	29 02	33 31	36 20
4 12	8 12	11 08	13 56	16 44	19 33	22 22	25 11	28 00	29 09	33 38	36 27
4 21	8 19	11 15	14 03	16 51	19 40	22 29	25 18	28 07	29 16	33 45	36 34
4 30	8 26	11 22	14 10	16 58	19 47	22 36	25 25	28 14	29 23	33 52	36 41
4 39	8 33	11 29	14 17	17 05	19 54	22 43	25 32	28 21	29 30	33 59	36 48
4 48	8 40	11 36	14 24	17 12	20 01	22 50	25 39	28 28	29 37	34 06	36 55
4 57	8 47	11 43	14 31	17 19	20 08	22 57	25 46	28 35	29 44	34 13	37 02
5 06	8 54	11 50	14 38	17 26	20 15	23 04	25 53	28 42	29 51	34 20	37 09
5 15	9 01	11 57	14 45	17 33	20 22	23 11	26 00	28 49	29 58	34 27	37 16
5 24	9 08	12 04	14 52	17 40	20 29	23 18	26 07	28 56	30 05	34 34	37 23
5 33	9 15	12 11	14 59	17 47	20 36	23 25	26 14	29 03	30 12	34 41	37 30
5 42	9 22	12 18	15 06	17 54	20 43	23 32	26 21	29 10	30 19	34 48	37 37
5 51	9 29	12 25	15 13	18 01	20 50	23 39	26 28	29 17	30 26	34 55	37 44
6 00	9 36	12 32	15 20	18 08	20 57	23 46	26 35	29 24	30 33	35 02	37 51
6 09	9 43	12 39	15 27	18 15	21 04	23 53	26 42	29 31	30 40	35 09	37 58
6 18	9 50	12 46	15 34	18 22	21 11	24 00	26 49	29 38	30 47	35 16	38 05
6 27	9 57	12 53	15 41	18 29	21 18	24 07	26 56	29 45	30 54	35 23	38 12
6 36	10 04	13 00	15 48	18 36	21 25	24 14	27 03	29 52	31 01	35 30	38 19
6 45	10 11	13 07	15 55	18 43	21 32	24 21	27 10	29 59	31 08	35 37	38 26
6 54	10 18	13 14	16 02	18 50	21 39	24 28	27 17	30 06	31 15	35 44	38 33
7 03	10 25	13 21	16 09	18 57	21 46	24 35	27 24	30 13	31 22	35 51	38 40
7 12	10 32	13 28	16 16	19 04	21 53	24 42	27 31	30 20	31 29	35 58	38 47
7 21	10 39	13 35	16 23	19 11	22 00	24 49	27 38	30 27	31 36	36 05	38 54
7 30	10 46	13 42	16 30	19 18	22 07	24 56	27 45	30 34	31 43	36 12	39 01
7 39	10 53	13 49	16 37	19 25	22 14	25 03	27 52	30 41	31 50	36 19	39 08
7 48	11 00	13 56	16 44	19 32	22 21	25 10	27 59	30 48	31 57	36 26	39 15
7 57	11 07	14 03	16 51	19 39	22 28	25 17	28 06	30 55	32 04	36 33	39 22
8 06	11 14	14 10	16 58	19 46	22 35	25 24	28 13	31 02	32 11	36 40	39 29
8 15	11 21	14 17	17 05	19 53	22 42	25 31	28 20	31 09	32 18	36 47	39 36
8 24	11 28	14 24	17 12	20 00	22 49	25 38	28 27	31 16	32 25	36 54	39 43
8 33	11 35	14 31	17 19	20 07	22 56	25 45	28 34	31 23	32 32	37 01	39 50
8 42	11 42	14 38	17 26	20 14	23 03	25 52	28 41	31 30	32 39	37 08	39 57
8 51	11 49	14 45	17 33	20 21	23 10	25 59	28 48	31 37	32 46	37 15	40 04
9 00	11 56	14 52	17 40	20 28	23 17	26 06	28 55	31 44	32 53	37 22	40 11
9 09	12 03	14 59	17 47	20 35	23 24	26 13	29 02	31 51	33 00	37 29	40 18
9 18	12 10	15 06	17 54	20 42	23 31	26 20	29 09	31 58	33 07	37 36	40 25
9 27	12 17	15 13	18 01	20 49	23 38	26 27	29 16	32 05	33 14	37 43	40 32
9 36	12 24	15 20	18 08	20 56	23 45	26 34	29 23	32 12	33 21	37 50	40 39
9 45	12 31	15 27	18 15	21 03	23 52	26 41	29 30	32 19	33 28	37 57	40 46
9 54	12 38	15 34	18 22	21 10	23 59	26 48	29 37	32 26	33 35	38 04	40 53
10 03	12 45	15 41	18 29	21 17	24 06	26 55	29 44	32 33	33 42	38 11	41 00
10 12	12 52	15 48	18 36	21 24	24 13	27 02	29 51	32 40	33 49	38 18	41 07
10 21	12 59	15 55	18 43	21 31	24 20	27 09	29 58	32 47	33 56	38 25	41 14
10 30	13 06	16 02	18 50	21 38	24 27	27 16	30 05	32 54	34 03	38 32	41 21
10 39	13 13	16 09	18 57	21 45	24 34	27 23	30 12	33 01	34 10	38 39	41 28
10 48	13 20	16 16	19 04	21 52	24 41	27 30	30 19	33 08	34 17	38 46	41 35
10 57	13 27	16 23	19 11	21 59	24 48	27 37	30 26	33 15	34 24	38 53	41 42
11 06	13 34	16 30	19 18	22 06	24 55	27 44	30 33	33 22	34 31	39 00	41 49
11 15	13 41	16 37	19 25	22 13	25 02	27 51	30 40	33 29	34 38	39 07	41 56
11 24	13 48	16 44	19 32	22 20	25 09	27 58	30 47	33 36	34 45	39 14	42 03
11 33	13 55	16 51	19 39	22 27	25 16	28 05	30 54	33 43	34 52	39 21	42 10
11 42	14 02	16 58	19 46	22 34	25 23	28 12	31 01	33 50	34 59	39 28	42 17
11 51	14 09	17 05	19 53	22 41	25 30	28 19	31 08	33 57	35 06	39 35	42 24
12 00	14 16	17 12	20 00	22 48	25 37	28 26	31 15	34 04	35 13	39 42	42 31
12 09	14 23	17 19	20 07	22 55	25 44	28 33	31 22	34 11	35 20	39 49	42 38
12 18	14 30	17 26	20 14	23 02	25 51	28 40	31 29	34 18	35 27	39 56	42 45
12 27	14 37	17 33	20 21	23 09	25 58	28 47	31 36	34 25	35 34	39 63	42 52
12 36	14 44	17 40	20 28	23 16	26 05	28 54	31 43	34 32	35 41	39 70	42 59
12 45	14 51	17 47	20 35	23 23	26 12	29 01	31 50	34 39	35 48	39 77	43 06
12 54	14 58	17 54	20 42	23 30	26 19	29 08	31 57	34 46	35 55	39 84	43 13
13 03	15 05	18 01	20 49	23 37	26 26	29 15	32 04	34 53	36 02	39 91	43 20
13 12	15 12	18 08	20 56	23 44	26 33	29 22	32 11	35 00	36 09	39 98	43 27
13 21	15 19	18 15	21 03	23 51	26 40	29 29	32 18	35 07	36 16	39 05	43 34
13 30											



# KOŚCIERZYNA – GOŁUBIE KASZUBSKIE

PRZEZ NOWĄ WIEŚ KOŚCIERSKĄ

Trzecia w kolejności chronologicznej linia kolejowa w Kościerzynie prowadziła do Kartuz, mających już połączenia z Pruszczem Gdańskim. Jej przebieg był jednak odmienny od obecnego. Przez niemal trzydzieści lat istniały stacje Nowa Wieś Kościerska oraz Sikorzyno. O budowie drugorzędnego połączenia do Kartuz zdecydowano w 1895 r., zaś pierwsze pociągi towarowe wyruszyły pod koniec 1901 r. Odzyskanie przez Polskę niepodległości oraz dostępu do morza, wymusiło budowę magistrali węglowej, wiodącej m. in. przez Kościerzynę. Dążono wówczas do wykorzystania istniejących odcinków w maksymalnym zakresie, jednak charakterystyka magistrali wymusiła dokonanie korekty między Kościerzyną a Gołubiem. Zmiana przebiegu wiązała się z koniecznością dostosowania linii do intensywnego ruchu towarowego, z cięższymi i dłuższymi składami. Nowe torowisko ułożono przez Skorzewo, a rozbiórki starego szlaku dokonano w 1930 r.



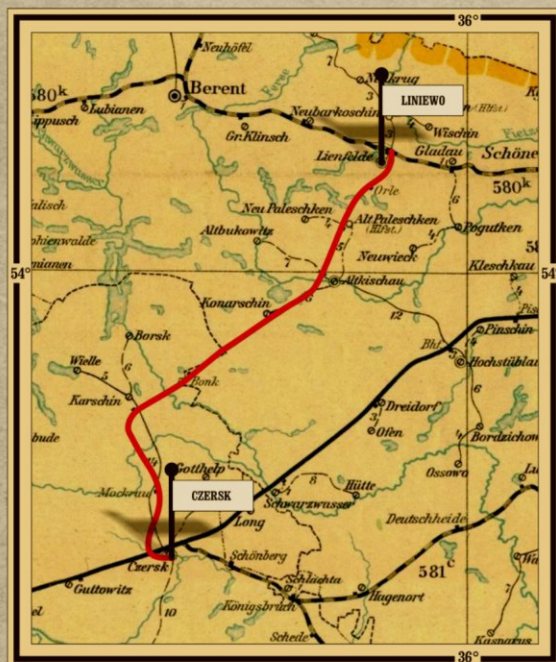
STACJA SIKORZYNO



STACJA NOWA WIEŚ KOŚCIERSKA



WIADUKT NAD DAWNYM TOROWISKIEM



WIADUKT KOLEJOWY NAD DRÓGĄ LINIEWO - GARCZYN  
FOT. BARTOSZ BAJKÓW

249.

### Ustawa

z dnia 10 maja 1921 roku

o ukończeniu budowy kolei Czersk-Liniewo, zaczętej przez b. rząd pruski na Pomorzu.

- Art. 1. Upoważnia się Rząd do poczynienia zarządzeń w celu ukończenia zaplanowanej, jako linii głównej, pierwszorzędnej, zaczętej przez b. rząd pruski, budowy kolei parowej normalno-torowej z Czerska do Liniewa, jako kolei państwowej drugorzędnej, z odpowiednią zmianą projektu pierwotnego, oraz do jej skrócenia.
- Art. 2. Upoważnia się Ministra Kolei Żelaznych do oznaczenia stacji przystanków oraz do oznaczenia terminu otwarcia ruchu.
- Art. 3. Eksploatacja i ruch pociągów prowadzone będą według ustaw pampów, obowiązujących na kolejach państwowych.
- Art. 4. Dalsze wydatki, niezbędne do wykonania robót, należy wstawić do budżetu na rok 1921 i 1922.
- Art. 5. Wykonanie ustawy [niniejszej] porucza [sic] Ministrowi Kolei Żelaznych.
- Art. 6. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Prezydent Ministrów: *Witost*  
Minister Kolei Żelaznych: *Kasicki*

## CZERSK – LINIEWO

Po opisanej niżej linii nigdy nie przejechał żaden planowy pociąg, ani nie położono nawet całego torowiska. Na początku XX w. władze pruskie realizowały politykę rozbudowy sieci kolejowej, gdzie znaczące i starsze linie spinano nowymi, na kształt pajęczyny. Przez Czersk, już od roku 1873 przebiegała tzw. Kolej Wschodnia między Tczewem, a Kostrzynem, dlatego z czasem zdecydowano o budowie odgałęzienia do Liniewa na trasie Kościerzyna – Pszczółki. W dalszej perspektywie miał to być też skrót do Gdańska, przez Starą Piłę. Prace ziemne trwały już od 1914 r., jednak nie ukończono budowy przed końcem wojny. W odrodzonej Polsce, dalsze losy tej inwestycji stanowiły poważny dylemat dla władz. W kontekście kształtu korytarza prowadzącego do morza oraz statusu Wolnego miasta Gdańska, zdecydowano ostatecznie o wykorzystaniu jedynie krótkiego odcinka Czersk – Bąk jako przydatnego przy budowie magistrali węglowej. Do dziś zachowało się m.in. kilka wiaduktów oraz nasyp. Między Starą Kiszewą a Konarzynami został on użyty do położenia asfaltowej nawierzchni.



WIADUKT NAD PLANOWANYM TOROWISKIEM W OKOLICY LINIEWSKICH GÓR. FOT. BARTOSZ BAJKÓW



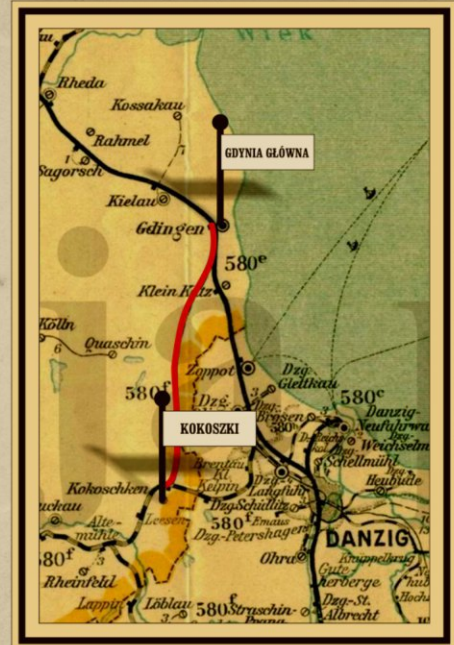
# GDYNIA GŁÓWNA – KOKOSZKI

Powstanie tej linii było determinowane sytuacją geopolityczną po I wojnie światowej, a więc koniecznością utworzenia połączenia kolejowego do Gdyni z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska. Budowa trwała do listopada 1921 r. w trudnych warunkach terenowych, a jednocześnie z dużym pośpiechem, stąd na trasie pojawiły się znaczne różnice wysokości. Za punkt wyjściowy służyła stacja w Kokoszkach, posiadająca od 1914 roku połączenia kolejowe. Jednym z ostatnich użytkowanych fragmentów tej linii, był odcinek leżący w miejscu dzisiejszego portu lotniczego. Został on rozebrany dopiero w 1973 r. Opisywana linia funkcjonowała niecałą dekadę, gdyż od samego powstania traktowana była jako rozwiązanie tymczasowe. Wraz z wytyczaniem magistrali węglowej, wykorzystano niektóre odcinki, a nachylenia toru nieco zniwelowano za sprawą zaawansowanych prac ziemnych. Stacje Osowa oraz Wielki Kack przeniesiono w inne miejsca. Przeprowadzone przebudowy pozwoliły na użytkowanie magistrali zgodnie z jej przeznaczeniem, czyli obsługi ciężkich pociągów towarowych ze Śląska.



DAWNA STACJA WIELKI KACK

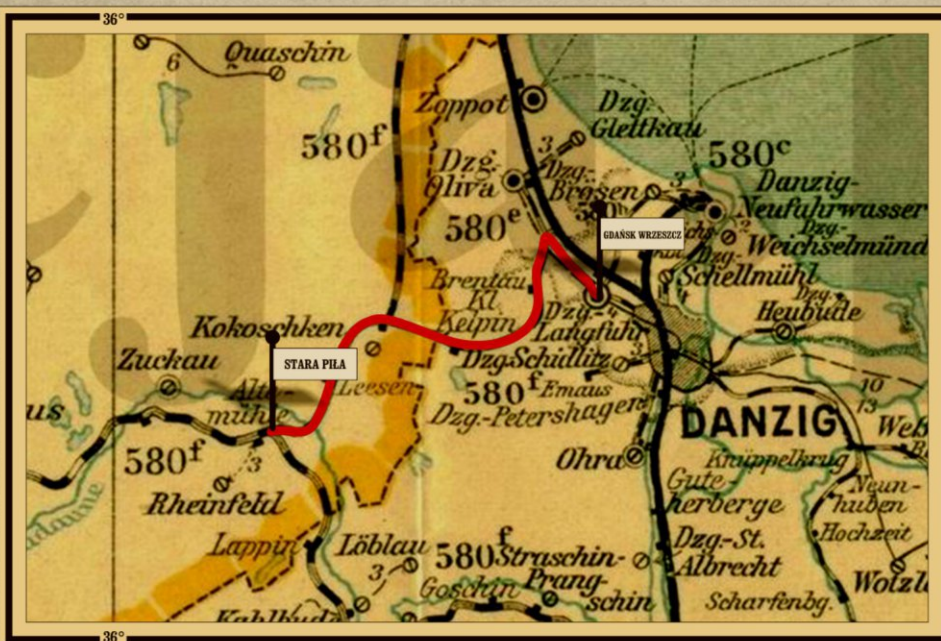
5b. Gdynia – Kartuzy 5b.											
M		O		M		O		M		O	
3551	4251	1613	3653	4253	1613	3653	4253	1613	3653	4253	1613
2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4
P. K. P. Dyrekcja Gdańska.											
9:04	11:26	12:20	14:25	15:15	17:20	18:15	19:20	20:15	21:20	22:15	23:20
9:30	11:52	12:46	14:51	15:41	17:46	18:41	19:46	20:41	21:46	22:41	23:46
10:04	12:26	13:20	15:25	16:15	18:20	19:15	20:20	21:15	22:20	23:15	24:20
5:53	10:08	12:22	16:00	17:20	19:25	20:45	21:50	23:00	24:05	25:10	26:15
6:02	10:16	12:30	16:08	17:28	19:33	20:53	21:58	23:08	24:13	25:18	26:23
6:12	10:26	12:40	16:12	17:32	19:37	20:57	22:02	23:12	24:17	25:22	26:27
10:24	11:28	12:32	14:37	15:41	17:46	18:50	19:54	20:58	22:02	23:06	24:10
7:25	10:31	12:42	16:09	17:21	19:27	20:39	21:51	23:03	24:15	25:27	26:39
7:37	10:43	12:54	16:21	17:33	19:39	20:51	22:03	23:15	24:27	25:39	26:51
7:54	11:00	13:11	16:38	17:50	19:56	21:08	22:20	23:32	24:44	25:56	27:08
8:06	11:12	13:23	16:50	18:02	20:08	21:20	22:32	23:44	24:56	26:08	27:20
13:37	14:30	15:23	17:30	18:23	20:30	21:23	22:30	23:23	24:16	25:09	26:02
14:44	15:37	16:30	18:37	19:30	21:37	22:30	23:23	24:16	25:09	26:02	26:55
* Kursuje od 5-VI do 15-IX. A. Kursuje od 6-VI do 16-IX.											



DWORZEC GDAŃSK KOKOSZKI

# GDAŃSK WRZESZCZ – STARA PIŁA

Powstanie tej linii miało ścisły związek z rozwojem Kartuz oraz innych miejscowości położonych na zachód od Gdańska. Już od 1886 r. Kartuzy posiadały połączenie do Pruszcza Gdańskiego, jednak była to dość okrzędną drogą do Gdańska i przez to niezbyt wygodną dla pasażerów. Starania lokalnych posłów w parlamencie pruskim zostały zwieńczone dopiero w lipcu roku 1909, kiedy podjęto decyzję o budowie północnego odgałęzienia od wsi Stara Piła do Wrzeszcza. Dużą rolę odegrał tam też pruski sztab generalny, dostrzegając rolę tej linii w planach obrony Gdańska. Koszty przedsięwzięcia oszacowano wysoko, z racji trudnego profilu, prowadzącego przez liczne pagórki morenowe. Prace terenowe trwały w latach 1912-1914 i obejmowały zarówno niwelowanie wzniesień, jak i budowę łącznie trzynastu wiaduktów i mostu. Podział granic z 1919 roku, przeciął linię na wysokości stacji Kiełpinek. Z Kokoszek, leżących najbliżej granicy z Wolnym Miastem, poprowadzono odgałęzienie do budowanej Gdyni. Podczas walk o Pomorze Gdańskie w marcu 1945 r., wojska niemieckie wysadziły most i wiadukty kolejowe, a zdemontowane torowisko posłużyło do odbudowy linii Kwidzyn-Sztum. Linia do Wrzeszcza została reaktywowana z nieco zmienionym przebiegiem, za sprawą Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.



ZNISZCZONY WIADUKT NAD UL. SŁOWACKIEGO, 1945



PRZYSTANEK PKM KIEŁPINEK. FOT. ROBERT CHRZANOWSKI



DAWNA STACJA KIEŁPINEK. FOT. ROBERT CHRZANOWSKI

5. Danzig Langfuhr – Kokoszkki – Kartuzy 5.											
M		O		M		O		M		O	
3651	3521	4251	3523	4253	3525	3652	4252	3524	3526	4254	3552
2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4
P. K. P. Dyrekcja Gdańska.											
4:25	—	—	14:35	—	—	7:58	—	—	—	—	18:10
4:34	—	—	14:45	—	—	8:07	—	—	—	—	18:19
4:51	—	—	15:01	—	—	8:24	—	—	—	—	18:36
5:14	—	—	15:27	—	—	8:41	—	—	—	—	18:53
5:22	—	—	15:35	—	—	8:49	—	—	—	—	19:01
9:00	—	—	18:15	—	—	9:00	9:00	—	—	18:15	—
5:34	—	11:11	15:45	20:21	—	6:42	7:36	—	—	16:56	17:17
5:43	—	11:19	15:54	20:29	—	6:51	7:45	—	—	17:05	17:26
5:55	—	11:29	16:06	20:39	—	7:00	7:54	—	—	17:14	17:35
7:17	—	—	12:07	—	—	7:17	10:22	—	—	16:27	—
7:07	10:56	11:35	16:15	20:44	23:40	—	—	—	—	—	—
7:17	11:06	11:45	16:26	20:54	23:50	—	—	—	—	—	—
7:31	11:20	11:59	16:40	21:08	0:04	36	—	—	—	—	—
7:41	11:30	12:09	16:50	21:18	0:14	41	—	—	—	—	—

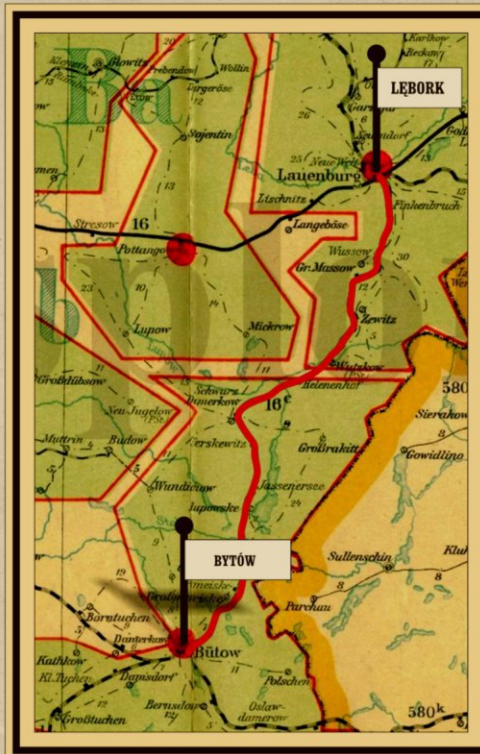






# LĘBORK – BYTÓW

Linie oddano do użytku 1 września 1902 roku. Prowadziła na północ do Lęborka i łączyła się z istniejącą od 1870 roku linią między Sopotem, a Słupskiem. Ponadto Lębork posiadał już połączenie do Łeby, oraz Pruszcza Gdańskiego. W 1945 r. zniszczoną linię rozebrali Rosjanie, a dwa lata później podjęto decyzję o przywróceniu do ruchu jedynie krótkiego odcinka między Cewicami a Lęborkiem, co pozwalało na dojazd do wojskowego lotniska w miejscowości Siemirowice. Linia została wytyczona przez rzeki i gwałtowne zaniżenia terenu, stąd na jej trasie wzniesiono liczne ceglano-kamienne mosty i wiadukty. Część z nich została wysadzona w powietrze jeszcze pod koniec wojny, co też przesądziło o zaniechaniu odbudowy.



DWORZEC CEWICE

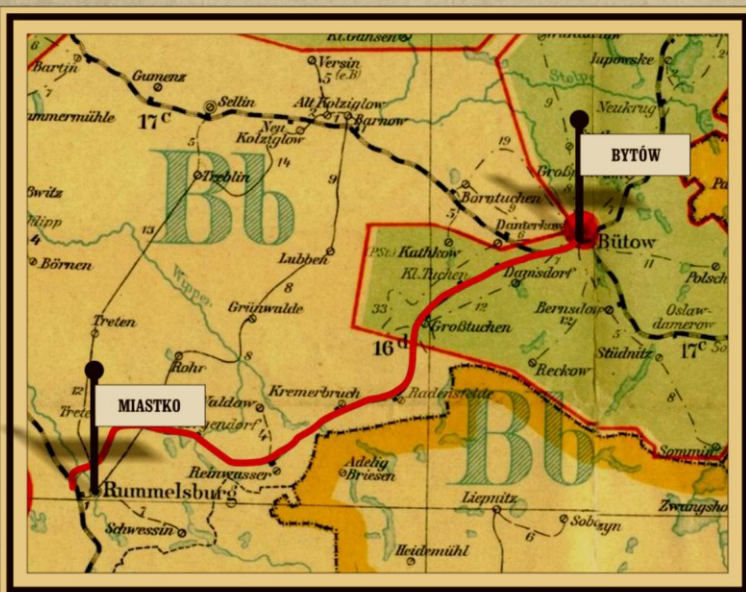
124 x Lauenburg (Pom) – Bütow				Alle Züge 2. 3. Klasse					
W 992	117258	117466	117658	km	Zug Nr. RBO Stettin Zug Nr.	117106	W 993	117300	117586
9.13	15.35	21.49	0.0	0.0	Lauenburg (Pom) 124 124	7.10	W 11.50	15.16	20.26
9.18	15.40	21.45	2.5	2.5	Finkenbruch (131p)	7.05	W 11.44	15.11	20.21
9.29	15.51	21.56	8.4	8.4	Wassow (fr. Lauenburg Pom)	6.56	W 11.34	15.02	20.12
9.35	15.58	22.03	11.1	11.1	Gräß Massow	6.50	W 11.29	14.56	20.06
9.47	16.09	22.14	15.9	15.9	Zowitz	6.41	W 11.19	14.47	19.57
9.53	16.16	22.21	20.7	20.7	Wutzkow	6.31	W 11.13	14.40	19.50
10.00	16.22	22.27	23.6	23.6	Helenehof	6.24	W 11.06	14.34	19.44
10.10	16.32	22.37	29.9	29.9	Schwarz Damerkow	6.13	W 10.56	14.24	19.34
10.17	16.39	22.44	33.7	33.7	Jerskwitz	6.02	W 10.49	14.17	19.27
10.24	16.47	22.52	37.4	37.4	Jassener See	5.54	W 10.42	14.09	19.19
10.32	16.55	23.00	41.8	41.8	Neukrug	5.46	W 10.34	14.01	19.11
10.41	17.03	23.08	46.4	46.4	Pomeiske	5.38	W 10.21	13.53	19.03
10.53	17.16	23.21	55.1	55.1	Bütow 124 t. 131a	5.5	W 10.08	13.40	18.50



STACJA CZARNA DĄBRÓWKA

# BYTÓW – MIASTKO

Linia powstała w roku 1909, jako ostatnia przechodząca przez węzeł kolejowy w Bytowie. Ułatwiała podróż w kierunku południowym i południowo zachodnim, łącząc się w Miastku z linią Piła – Ustka. Jej historia zakończyła się również w 1945 roku, wraz z rozebraniem przez Armię Czerwoną. Do dziś nie zachowało się zbyt wiele obiektów architektonicznych, w miejscu przebiegu toru. Szczególnie interesujący był most nad rzeką Studnicą, wzorowany na starożytnych rzymskich akweduktach. W związku z wytyczaniem tej linii, dokonano też korekty przebiegu torów w samym Bytowie. Najstarsza linia w kierunku Korzybia biegła pierwotnie 150 metrów na południe przez zachowany do dziś kamienno-ceglany most nad Borują. Kiedy Bytów stał się stacją węzłową, tory w mieście przeniesiono na północ, gdzie było więcej miejsca i dość wąski most nie ograniczał już przepustowości.



MOST NAD STUDNICĄ



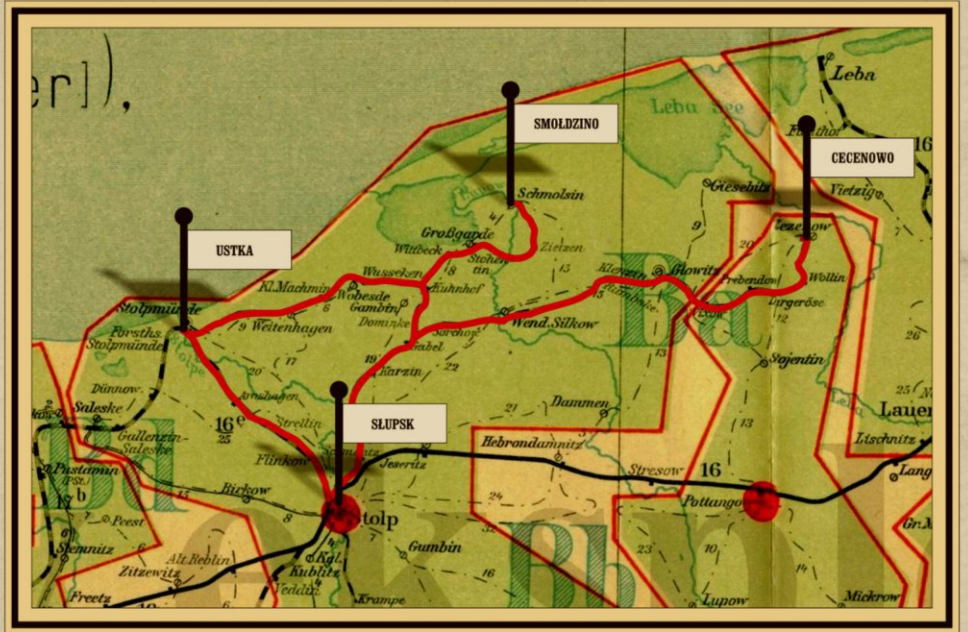
DWORZEC TRZEBIATKOWA

20A Rummelsburg (Pom.) – Bütow									
(Vom 1. Mai 1914)									
Z 691	Z 693	Z 697	Z 695	km	(Preuß. Staatsb. Dir. Danzig)	Z 690	Z 696	Z 692	Z 694
6-14	1-42	4-33	7-10	0.0	Ab Rummelsburg (Pom.) 17 b. g An	7-37	11-26	3-25	7-23
6-29	2-11	4-46	7-19	7.9	Tretenwalde	7-23	11-12	3-8	7-12
6-39	2-14	4-54	8-12	12.1	Georgendorf	7-12	10-59	2-55	7-11
6-54	2-34	5-5	8-30	17.9	Reinwasser	6-59	10-47	2-39	6-11
7-3	2-52	5-14	8-45	23.4	Kremerbruch	6-44	10-32	2-20	6-11
7-10	3-6	5-22	9-10	27.7	Tschebiatkow	6-33	10-16	2-5	6-11
7-20	3-23	5-32	9-11	34.1	Gr. Tuchen	6-20	9-57	1-47	6-11
7-26	3-32	5-39	9-11	37.2	Kl. Tuchen	6-13	9-44	1-36	6-11
7-32	3-42	5-45	9-11	39.9	Damsdorf	6-6	9-35	1-27	6-11
7-41	3-55	5-54	9-12	45.7	An Bütow 17c. 18	5-55	9-20	1-12	6-11



# SŁUPSKA KOLEJ POWIATOWA

W powiecie Słupsk, największym z powiatów w Prusach, pod koniec XIX w. funkcjonowały już połączenia ze Stargardem i Gdańskiem oraz Ustką i Piłą. Zgodnie z pruską „Ustawą o kolejach lokalnych” z roku 1892, przystąpiono do wytyczania linii o znaczeniu lokalnym. Dla obniżenia kosztów, początkowo kładziono tory o szerokości 750 mm. Pierwsza z wielu linii w tym regionie, łącząca Słupsk przez Żelkowo do Dargolezy, została uruchomiona w 1897 r. Pięć lat później, powstał dodatkowy odcinek do Cecenowa. W Żelkowie istniało też pierwsze odgańlenie w kierunku północnym do dużej wsi Siecie, a następnie do Smołdzina. W pierwszej dekadzie XX w. pojawiły się kolejne projekty, lecz zdecydowano o budowie w standardzie normalnotorowym, gdyż uznano go za bardziej ekonomiczny w dłuższej perspektywie. W 1913 r. oddano do użytku linie ze wsi Dominek, wychodzące w kierunku Ustki oraz Smołdzina. Dla wyeliminowania konieczności przeładunku towarów, zdecydowano o przyszłym przekuciu już istniejących wąskotorowych odcinków. Ujednolicenie szerokości toru na wszystkich liniach zakończono w 1933 r., zmieniając przebieg w niektórych miejscach oraz likwidując niepotrzebne i nieopłacalne w utrzymaniu fragmenty. Podobnie jak wiele innych w dawnej Rzeszy Niemieckiej, tory Słupskiej Kolei Powiatowej w 1945 r., rozebrała wkraczająca Armia Czerwona.



DWORZEC ŻELKOWO



SŁUPSK, TZW. MAŁY DWORZEC

Stolpmünde (-Gabel) - Schmolzin (Stolp)			
1	2	3	4
10:15	10:45	11:15	11:45
10:25	10:55	11:25	11:55
10:35	11:05	11:35	12:05
10:45	11:15	11:45	12:15
10:55	11:25	11:55	12:25
11:05	11:35	12:05	12:35
11:15	11:45	12:15	12:45
11:25	11:55	12:25	12:55
11:35	12:05	12:35	13:05
11:45	12:15	12:45	13:15
11:55	12:25	12:55	13:25
12:05	12:35	13:05	13:35
12:15	12:45	13:15	13:45
12:25	12:55	13:25	13:55
12:35	13:05	13:35	14:05
12:45	13:15	13:45	14:15
12:55	13:25	13:55	14:25
13:05	13:35	14:05	14:35
13:15	13:45	14:15	14:45
13:25	13:55	14:25	14:55
13:35	14:05	14:35	15:05
13:45	14:15	14:45	15:15
13:55	14:25	14:55	15:25
14:05	14:35	15:05	15:35
14:15	14:45	15:15	15:45
14:25	14:55	15:25	15:55
14:35	15:05	15:35	16:05
14:45	15:15	15:45	16:15
14:55	15:25	15:55	16:25
15:05	15:35	16:05	16:35
15:15	15:45	16:15	16:45
15:25	15:55	16:25	16:55
15:35	16:05	16:35	17:05
15:45	16:15	16:45	17:15
15:55	16:25	16:55	17:25
16:05	16:35	17:05	17:35
16:15	16:45	17:15	17:45
16:25	16:55	17:25	17:55
16:35	17:05	17:35	18:05
16:45	17:15	17:45	18:15
16:55	17:25	17:55	18:25
17:05	17:35	18:05	18:35
17:15	17:45	18:15	18:45
17:25	17:55	18:25	18:55
17:35	18:05	18:35	19:05
17:45	18:15	18:45	19:15
17:55	18:25	18:55	19:25
18:05	18:35	19:05	19:35
18:15	18:45	19:15	19:45
18:25	18:55	19:25	19:55
18:35	19:05	19:35	20:05
18:45	19:15	19:45	20:15
18:55	19:25	19:55	20:25
19:05	19:35	20:05	20:35
19:15	19:45	20:15	20:45
19:25	19:55	20:25	20:55
19:35	20:05	20:35	21:05
19:45	20:15	20:45	21:15
19:55	20:25	20:55	21:25
20:05	20:35	21:05	21:35
20:15	20:45	21:15	21:45
20:25	20:55	21:25	21:55
20:35	21:05	21:35	22:05
20:45	21:15	21:45	22:15
20:55	21:25	21:55	22:25
21:05	21:35	22:05	22:35
21:15	21:45	22:15	22:45
21:25	21:55	22:25	22:55
21:35	22:05	22:35	23:05
21:45	22:15	22:45	23:15
21:55	22:25	22:55	23:25
22:05	22:35	23:05	23:35
22:15	22:45	23:15	23:45
22:25	22:55	23:25	23:55
22:35	23:05	23:35	24:05
22:45	23:15	23:45	24:15
22:55	23:25	23:55	24:25
23:05	23:35	24:05	24:35
23:15	23:45	24:15	24:45
23:25	23:55	24:25	24:55
23:35	24:05	24:35	25:05
23:45	24:15	24:45	25:15
23:55	24:25	24:55	25:25
24:05	24:35	25:05	25:35
24:15	24:45	25:15	25:45
24:25	24:55	25:25	25:55
24:35	25:05	25:35	26:05
24:45	25:15	25:45	26:15
24:55	25:25	25:55	26:25
25:05	25:35	26:05	26:35
25:15	25:45	26:15	26:45
25:25	25:55	26:25	26:55
25:35	26:05	26:35	27:05
25:45	26:15	26:45	27:15
25:55	26:25	26:55	27:25
26:05	26:35	27:05	27:35
26:15	26:45	27:15	27:45
26:25	26:55	27:25	27:55
26:35	27:05	27:35	28:05
26:45	27:15	27:45	28:15
26:55	27:25	27:55	28:25
27:05	27:35	28:05	28:35
27:15	27:45	28:15	28:45
27:25	27:55	28:25	28:55
27:35	28:05	28:35	29:05
27:45	28:15	28:45	29:15
27:55	28:25	28:55	29:25
28:05	28:35	29:05	29:35
28:15	28:45	29:15	29:45
28:25	28:55	29:25	29:55
28:35	29:05	29:35	30:05
28:45	29:15	29:45	30:15
28:55	29:25	29:55	30:25
29:05	29:35	30:05	30:35
29:15	29:45	30:15	30:45
29:25	29:55	30:25	30:55
29:35	30:05	30:35	31:05
29:45	30:15	30:45	31:15
29:55	30:25	30:55	31:25
30:05	30:35	31:05	31:35
30:15	30:45	31:15	31:45
30:25	30:55	31:25	31:55
30:35	31:05	31:35	32:05
30:45	31:15	31:45	32:15
30:55	31:25	31:55	32:25
31:05	31:35	32:05	32:35
31:15	31:45	32:15	32:45
31:25	31:55	32:25	32:55
31:35	32:05	32:35	33:05
31:45	32:15	32:45	33:15
31:55	32:25	32:55	33:25
32:05	32:35	33:05	33:35
32:15	32:45	33:15	33:45
32:25	32:55	33:25	33:55
32:35	33:05	33:35	34:05
32:45	33:15	33:45	34:15
32:55	33:25	33:55	34:25
33:05	33:35	34:05	34:35
33:15	33:45	34:15	34:45
33:25	33:55	34:25	34:55
33:35	34:05	34:35	35:05
33:45	34:15	34:45	35:15
33:55	34:25	34:55	35:25
34:05	34:35	35:05	35:35
34:15	34:45	35:15	35:45
34:25	34:55	35:25	35:55
34:35	35:05	35:35	36:05
34:45	35:15	35:45	36:15
34:55	35:25	35:55	36:25
35:05	35:35	36:05	36:35
35:15	35:45	36:15	36:45
35:25	35:55	36:25	36:55
35:35	36:05	36:35	37:05
35:45	36:15	36:45	37:15
35:55	36:25	36:55	37:25
36:05	36:35	37:05	37:35
36:15	36:45	37:15	37:45
36:25	36:55	37:25	37:55
36:35	37:05	37:35	38:05
36:45	37:15	37:45	38:15
36:55	37:25	37:55	38:25
37:05	37:35	38:05	38:35
37:15	37:45	38:15	38:45
37:25	37:55	38:25	38:55
37:35	38:05	38:35	39:05
37:45	38:15	38:45	39:15
37:55	38:25	38:55	39:25
38:05	38:35	39:05	39:35
38:15	38:45	39:15	39:45
38:25	38:55	39:25	39:55
38:35	39:05	39:35	40:05
38:45	39:15	39:45	40:15
38:55	39:25	39:55	40:25
39:05	39:35	40:05	40:35
39:15	39:45	40:15	40:45
39:25	39:55	40:25	40:55
39:35	40:05	40:35	41:05
39:45	40:15	40:45	41:15
39:55	40:25	40:55	41:25
40:05	40:35	41:05	41:35
40:15	40:45	41:15	41:45
40:25	40:55	41:25	41:55
40:35	41:05	41:35	42:05
40:45	41:15	41:45	42:15
40:55	41:25	41:55	42:25
41:05	41:35	42:05	42:35
41:15	41:45	42:15	42:45
41:25	41:55	42:25	42:55
41:35	42:05	42:35	43:05
41:45	42:15	42:45	43:15
41:55	42:25	42:55	43:25
42:05	42:35	43:05	43:35
42:15	42:45	43:15	43:45
42:25	42:55	43:25	43:55
42:35	43:05	43:35	44:05
42:45	43:15	43:45	44:15
42:55	43:25	43:55	44:25
43:05	43:35	44:05	44:35
43:15	43:45	44:15	44:45
43:25	43:55	44:25	44:55
43:35	44:05	44:35	45:05
43:45	44:15	44:45	45:15
43:55	44:25	44:55	45:25
44:05	44:35	45:05	45:35
44:15	44:45	45:15	45:45
44:25	44:55	45:25	45:55
44:35	45:05	45:35	46:05
44:45	45:15	45:45	46:15
44:55	45:25	45:55	46:25
45:05	45:35	46:05	46:35
45:15	45:45	46:15	46:45
45:25	45:55	46:25	46:55
45:35	46:05	46:35	47:05
45:45	46:15	46:45	47:15
45:55	46:25	46:55	47:25
46:05	46:35	47:05	47:35
46:15	46:45	47:15	47:45
46:25	46:55	47:25	47:55
46:35	47:05	47:35	48:05
46:45	47:15	47:45	48:15
46:55	47:25	47:55	48:25
47:05	47:35	48:05	48:35
47:15	47:45	48:15	48:45
47:25	47:55	48:25	48:55
47:35	48:05	48:35</	