

Sebastian Sz wajlik
Stargard

Stargardia
Tom IV, 2004

Stargardzka kolej wąskotorowa 1895–2000

Wprawdzie czas gospodarczego znaczenia kolejek przeminął, to czar i sentyment do nich na długo pozostanie w naszej pamięci. Początek kolei wąskotorowej w Europie, a także na ziemiach pomorskich datuje się na koniec XIX wieku. Niewielu wtedy przypuszczało, jak wielką rolę będą odgrywać kolejki w transporcie. Pierwsza para w gwizdek stargardzkiego „parowozu wąskich szlaków” poszła w 1895 roku. Przez następne stulecie kolejki były nieodzownym środkiem lokomocji pasażerskiej, jak i towarowej. Niewielu też i wtedy przypuszczało, że pod koniec XX wieku charakter gospodarowania kolejek będzie już bardziej turystyczny i kulturowy, aniżeli komercyjny. Nierentowne linie trzeciorzędne zaczęto zamykać. Stargardzka kolej wąskotorowa obchodziła w 2000 roku 105 lat istnienia i tym samym była ona najstarszą w przededniu XXI wieku tego typu koleją na Pomorzu Zachodnim. Nie dane jednak jej było - dożyć „kolejnego” wieku.

Budowę linii trzeciorzędnych – tak bowiem określano kolej wąskotorową ze względu na znaczenie gospodarcze – rozpoczęto pod koniec XIX wieku. Na zorganizowanej w 1887 roku Światowej Wystawie Techniki w Paryżu zaprezentowano opinii publicznej projekty techniczne trakcji kolejowych o węższym rozstawie torów. Projekty węższych linii szczególnie zainteresowały wtedy władze wojskowe Francji i Prus. Ze względu na terenowe warunki oraz dosyć niskie koszty budowy, promowano rozstaw toru o szerokości 600 mm. Wprawdzie w niektórych państwach już wcześniej budowano wąskotorowe szlaki, to zazwyczaj ich zasięg ograniczał się do niewielkich obszarów i nie angażował w ich budowę władz państwowych. Za wadę tych kolei uważano ograniczony zasięg i każdorazowy przeładunek na wagony o szerszym rozstawie kół oraz indywidualne zamówienie na lokomotywy i wagony. Tabor kolejowy musiał być dostosowany do rozstawu torów. Na Pomorzu budowano na ogół linie o szerokości 1000 mm, choć funkcjonowały również kolejki o rozstawie kół 600 mm i 750 mm. Niewątpliwie na korzyść kolei trzeciorzędnych przemawiały: niskie koszty eksploatacji i szybka budowa linii. Poza tym spodziewano się, że kolejki nie tylko pokryją koszty eksploatacji, ale nawet staną się źródłem dochodu. Rozbudowa regionalnego kolejnictwa, w założeniach junkierstwa, miała się zatem nie tylko zwrócić, ale także przyczynić się do agrarnego postępu. Przy czym rozbudowę sieci wąskotorowej junkierstwo argumentowało względami militarnymi. W aspekcie wojskowym transport kolejowy miał stanowić główny czynnik obronności granic. Koncepcja ta odpowiadała również Bismarckowi, który zaproponował udzielanie pomocy finansowej na budowę lokalnych sieci. Natomiast nie znalazła ona poparcia szerszego grona,

gdyż obawiano się, że samorządy nie wytrzymałyby takiego obciążenia. Trudno doszukiwać się argumentów, aby linie te miały ogromne znaczenie militarne, dlatego można uważać, że Bismarck w ten sposób zaspokoił aspiracje przede wszystkim junkierstwa. Bowiem linie trzeciorzędne miały przede wszystkim łączyć posiadłości ziemskie - latyfundia z miejskimi ośrodkami. Ustawą regulującą zasady finansowania kolei wąskotorowych ze środków budżetowych określała ustawa z 28 lipca 1892 roku. Dzięki niej samorządy lokalne mogły liczyć na pomoc państwa. Sprzyjały temu niskie oprocentowania oraz bezzwrotne subwencje. W ten sposób z budżetu państwa wydano do okresu poprzedzającego II wojnę światową około 50 mln marek¹.

Dynamiczny rozwój pruskiej kolei wąskotorowej zdecydował o poparciu rządu dla prywatnych udziałowców lokalnego kolejnictwa. W międzyczasie rząd prowadził działania w celu upaństwowienia kolei normalnotorowej. Z pewnością czynnikiem sprzyjającym budowie kolei wąskotorowej były rozszerzone kompetencje samorządów, uregulowane ustawą z 1892 roku, które określały również zasady finansowania i ich budowę. Zatem prawo wydawania koncesji mogły udzielać urzędy samorządowe, o ile budowane linie mieściły się w określonych granicach terytorialnych. Dla obszarów o najmniejszym zasięgu wytyczne administracyjne wydawały władze lokalne policji. Mogły one wydawać decyzje w zakresie rozbudowy i eksploatacji, o ile linie nie przekraczały granic okręgu policyjnego. Szersze kompetencje obejmował landrat, gdy kolejka obejmowała jeden powiat. Natomiast gdy przechodziła ona przez kilka powiatów decyzje podejmował prezydent rejencji². Wynikiem decentralizacji było częściowe odciążenie samorządów od dotacji na budowę dróg, linii drugorzędnych i wąskotorowych kosztem subwencji centralnych. Poza tym samorządy liczyły na zysk. Zadowolony z decentralizacji był również sektor prywatny, którego towarzystwa otrzymywały do użytku kolej na okres od 45 do 99 lat, a powiaty często na użytek stały. Inwestycjom prywatnym sprzyjały wysokie subwencje i gwarancje państwa. Przykładowo w roku 1900 kapitał prywatny stanowił około 23% wszystkich inwestycji. W kolejnych latach inwestycje prywatne zanotowały spadek, ale i tak uważa się, że były one wysokie. Z drugiej strony towarzystwa zobowiązane były do przestrzegania przepisów prawnych. Przed uzyskaniem koncesji musiały one przedstawić projekt finansowania budowy oraz późniejszej eksploatacji z uwzględnieniem zysków. Towarzystwa zobowiązane były również do przedstawienia deklaracji terminu oddania linii. Wydanie przepisów budowlanych z określeniem kompetencji władz samorządowych, wyraźnie przyspieszyło rozwój kolei wąskotorowych.

W kolejnych latach ustawę z 1892 roku częściowo nowelizowano, i tak 8 kwietnia 1895 roku uchwalono nowe formy pomocy finansowej, a ustawą z 19 sierpnia 1895 roku sprecyzowano warunki finansowania przez prywatne przedsiębiorstwa³. Do 1914 roku sieć tej kolei liczyła 1664 km, co stanowiło około 41% całkowitego stanu linii w prowincji pomorskiej. Na 100 km² przypadało 5,5 km linii wąskotorowych, co stawiało Pomorze w ścisłej czołówce. Dla porównania w Wielkopolsce długość linii wynosiła 2,8 km, w Brandenburgii 2,7 km, w Prusach Zachodnich 2,4 km, w Prusach

¹ W. Bäumer, S. Buße, *Eisenbahn in Pommern, Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, Bd. 3, Egglham 1983, s. 107-108.

² K. Leszczyński, *Niektóre aspekty rozwoju kolei wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim w XIX i XX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski”, R. IV (XXXIII), z. 1-2, 1989, s. 80.

³ *Gesetzsammlung 1895*, nr 36, s. 499.

Wschodnich 2,3 km, a na Śląsku 1,9 km. Natomiast gęstość linii normalnotorowych stawiała Pomorze na ostatnim miejscu. Wydatki i inwestycje rządu pruskiego związane z koleją wąskotorową w prowincji pomorskiej do roku 1913 pochłonęły 50,5 mln marek. Z tej sumy 42,5% kosztów pokryły powiaty, urząd prowincji 29,9%, a udział państwa wynosił jedynie 28,3%⁴. Wynika z tego, że ciężar inwestycyjny ponosiła strona najbardziej zainteresowana, czyli lokalny samorząd.

O dynamicznym rozwoju linii wąskotorowych, który przypadł na lata osiemdziesiąte XIX wieku w dużej mierze zadecydowało ożywienie gospodarcze, które było konsekwencją postępu w sektorze rolniczym. A podtrzymanie pomyślnej koniunktury na płody rolne z Pomorza mogła zagwarantować właśnie sieć linii wąskich, która według założeń miała okazać się przede wszystkim rentowna. Niemały wpływ na rozwój kolei trzeciorzędnych miała również konsekwentna polityka junkierstwa, która liczyła na korzyści dla własnej prywaty.

Pierwsze prasowe wzmianki o budowie linii wąskotorowej w powiecie szadzki⁵ pojawiły się w 1892 roku. W jednej ze stargardzkich gazet pojawiła się informacja o projekcie kolei trzeciorzędnej, która miała połączyć Stargard z Goleniowem. Akces inwestycyjny wyrażali Berlińczycy, którzy zamierzali powołać w tym celu spółkę akcyjną. Zamysłem przysłych inwestorów miało być połączenie Stargardu z Goleniowem i dalej z Wolinem. W rzeczywistości nowa trasa miała pośredniczyć w przeładunku towarów z węzła kolejowego w Stargardzie na transport zamorski przez Wolin⁶. Jednak do przedsięwzięcia tego pomysłu nie doszło, ale za to poważnie zaczęto zastanawiać się nad innym połączeniem. Bardziej realne plany dotyczyły połączenia Stargardu z miejscowościami w obszarze powiatu szadzkiego. W pierwszej kolejności trasa miała prowadzić: ze Stargardu przez Starą Dąbrowę, do Ińska, następnie zamierzano ją odgałęzić w Starej Dąbrowie w kierunku Dobrej Nowogardzkiej, a ostatni szlak rozgałęziony w Kozach miał prowadzić przez Dobrzany do Pórzradła Dwór⁷. W perspektywie czasu linia miała połączyć Stargard z Nowogardem i Drawskiem Pomorskim. Nic więc dziwnego, że pomysłem tym interesowały się także władze powiatu drawskiego, które deklarowały wykupienie części akcji⁸. Oficjalne zawiązane spółki pod nazwą Towarzystwa Akcyjnego Szadzkiej Kolei Wąskotorowej (*Aktien Gesellschaft Saatziger Klein-bahnen*) nastąpiło 29 września 1893 roku. Wówczas rozpoczęto prace nad projektem linii i kosztami budowy. Sfinansowanie inwestycji miało polegać na wykupie akcji wypuszczonych przez Towarzystwo. Udziałowcy mieli wnieść 727 sztuk akcji priorytetowych i 1455 sztuk akcji zwykłych. Cena jednostkowa akcji, bez względu na ich rodzaj, wyniosła po 1000 marek. Po zsumowaniu, kapitał akcyjny liczył 2 182 000 mk. Największy pakiet wniosła prowincja pomorska, bo aż 37%, miasto Stargard przejęło 19%, powiat szadzki – 18%, państwo (Naczelne Koleje Pruskie) – 14%, spółka Lenz & Co. – 6,2%, powiat drawski 2,4%, pozostałe kilka procent - prywatni przedsiębiorcy.

⁴ „Sonderabdruck aus Zeitschrift für Kleinbahnen“ (dalej: ZfK). Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin za lata 1913, 1916.

⁵ W niem. *Saatziger Kleinbahnen*; w skrócie SKS. Wszystkie lokalne koleje w prowincji pomorskiej stosowały skrót, które stosowano w powszechnym obiegu, i tak widniały one np. na lokomotywach, wagonach, budynkach dworcowych.

⁶ *Stettiner Zeitung*, Nr. 200, 29.04.1892.

⁷ *Stargarder Zeitung* 1892, [w:] *Stettiner Zeitung*, Nr. 418, 07.09.1892.

⁸ AP Szczecin, NPPP, nr 2113, *Kleinbahn 1895-1896*, vol. III, k. 26-28.

Po wpisie Towarzystwa do rejestru handlowego rząd pruski wydał 3 listopada 1893 roku koncesję. Zaraz potem ekipy budowlane rozpoczęły prace. W pierwszej kolejności uruchomiono linię ze Stargardu do Ińska. Linię o długości 55 km oddano 14 stycznia 1895 roku. W tym samym roku linię tę odgałęziono w Starej Dąbrowie do Dobrej Nowogardzkiej. Koncepcją akcjonariuszy było dostosowanie linii szadzkiej do innych połączeń i zdecydowano się na rozstaw torów o szerokości 1000 mm⁹.

W pierwszym roku sprawozdawczym (styczeń 1895 – marzec 1896) saldo przychodów i wydatków było ujemne i wynosiło 3145,30 mk. Niepomyślne zamknięcie budżetu spowodowane było kosztami, jakie w takich przypadkach ponoszono w początkowym okresie funkcjonowania kolei. Z komunikacji szadzkiej skorzystało łącznie 72 865 podróżnych, z tego 4761 osób podróżowało wagonami II klasy, a 68 104 wagonami III klasy. Łącznie wpływy z przejazdów pasażerskich wyniosły 36 816,50 mk. Większy dochód osiągnięto z przewozu ładunków. Wpływy z tego tytułu wyniosły 58 939,94 mk. Kolej Szadzka przeważnie przewożono płody rolne, żywy inwentarz, mleko i przesyłki pocztowe¹⁰. W następnych latach przewóz towarów stale się zwiększał, by po kilku latach, ich ilość przekroczyła 100 tys. ton rocznie. Wzrostowa tendencja dotyczyła również komunikacji pasażerskiej.

W 1903 roku Kolej Szadzka posiadała 10 wagonów pasażerskich i 134 wagony towarowe, a w 1925 roku tabor liczył już 18 wagonów pasażerskich i 169 wagonów towarowych. Stan ten utrzymał się do II wojny światowej. Wagony przeznaczone dla komunikacji pasażerskiej posiadały II i III klasę. Proporcja podróżujących w standardowych klasach przekładała się na cenę biletów, i tak tańszą klasą III podróżowało przeszło 90%. Od samego początku istnienia kolei tabor przeważnie wyposażano w lokomotywy Vulkan, produkowane w szczecińskiej stoczni o tej samej nazwie. Lokomotywy kilkakrotnie wymieniano na nowsze. Prędkość, jaką wtedy osiągały, wynosiła średnio 30-35 km/h¹¹. Kolej Szadzka, podobnie jak inne lokalne koleje, zobowiązana była do świadczenia usług pocztowych. Świadczą o tym stemple pocztowe oraz wykazy o ilości przewożonych przesyłek. Tylko w pierwszym roku (wrzesień - grudzień 1895 roku) kolejka stargardzka przewiozła przesyłki o wartości 542 mk.

Kolej Szadzka była zaliczana do grupy kolei, którym po pokryciu wszystkich wydatków nie starczało na spłacenie procentów od długów. Przykładowo linia Stargard – Ińsko – Jankowo wypłacała w 1904 roku dywidendy 3,7% na wydatki, których nie pokrywała nadwyżka z eksploatacji. Obciążenia dla tej linii wyniosły 660 525 mk, z tego obciążenia z tytułu wydatków własnych wyniosły 266 525 mk, a środki pieniężne z tytułu pożyczki 384 000 mk. Łącznie dochody Kolei Szadzkiej nie pokrywały wydatków o 16%. W kolejnych latach deficyt, stopniowo spadał. W 1906 roku wynosił 10,75%, a w 1907 roku – 10,12%¹². Linia ta, podobnie jak większość połączeń trzecieorzędnych, mimo ujemnego salda stanowiła ciągle ważny środek transportu, który rozwijał region. Dlatego deficyt pokrywały najczęściej lokalne samorządy, które ponosiły większość obciążeń finansowych.

⁹ AP Szczecin, NPPP, nr 2114, *Kleinbahn 1896-1897*, vol. IV, k. 30-33.

¹⁰ Ibidem, k. 34-41.

¹¹ W Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahn...*, s. 176.

¹² ZfK (za odpowiednie lata).

TABELA 1
Linie kolei wąskotorowej

ROK ODDANIA	LINIA	DŁUGOŚĆ LINII (km)
14.01.1895	Stargard – Stara Dąbrowa – Trąbki – Kozy Pomorskie – Insko (<i>Stargard – Alt Damerow – Trampke – Kashagen – Nörenberg</i>)	54,5
12.05.1895	Stara Dąbrowa – Kania (<i>Alt Damerow – Kannenberg</i>)	14,0
12.05.1895	Insko – Studnica (<i>Nörenberg – Grasse</i>)	6,4
01.11.1895	Kania – Dobra Nowogardzka (<i>Kannenberg – Daber Kr. Naugard</i>)	10,0
26.07.1896	Lobez – Mieszewo – Dobra Nowogardzka (<i>Labes – Meesow – Daber Kr. Naugard</i>)	27,5
26.07.1896	Mieszewo – Zelmowo (<i>Meesow – Sallmow</i>)	6,6
20.08.1896	Kozy Pomorskie – Dobrzany – Pórzradło Dwór (<i>Kashagen – Jakobshagen – Klein Spiegel Gut</i>)	19,6
01.10.1897	Studnica – Jankowo Pomorskie (<i>Grasse – Janikow</i>)	12,4
30.08.1902	Nowogard – Dobra Nowogardzka Północna (<i>Naugard – Daber Kr. Naugard</i>)	19,6
18.11.1907	Resko Północne – Zelmowo (<i>Regenwalde N. - Sallmow</i>)	18,6
15.11.1910	Jankowo Pomorskie – Drawsko Pomorskie (<i>Janikow – Dramburg</i>)	2,5

Zestawienie autora za: *Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin*, Winterausgabe 1937/38, Deutsche Reichsbahn Reichsbahndirektion Stettin, 1937.

TABELA 2
Ilości przewożonych pasażerów i ładunków przez Kolej Szadzka

ROK	ILOŚĆ OSÓB	ILOŚĆ PRZEWIEZIONYCH ŁADUNKÓW (ton)
1896/97	115.097	50.786
1906	201.646	138.748
1911	249.372	112.667
1927	218.919	100.161

Za: W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahn in Pommern, Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*, Bd. 3, Eggelham 1983, s. 176.

Lata 1914 – 1945 można uznać w komunikacji wąskotorowej za okres stagnacji. Dotyczyło to nie tylko Pomorza, ale większości prowincji Niemiec. Wynikało to z tego, iż Niemcy po I wojnie światowej nie dysponowali już takimi rezerwami budżetowymi. Poza tym stale ograniczono środki finansowe. W przypadku prowincji pomorskiej uwzględnić należy zmianę granic demarkacyjnych, ponieważ po 1918 r. od Prus oderwano Wielkopolskę. Wiele towarów w przygranicznych regionach nie znalazło zbytu. W lokalnych miejscowościach koleje wąskotorowe przed rokiem 1914 dla wielu były jedynym środkiem komunikacji i transportu. Początkowo lata międzywojenne zahamowały rozwój kolejek na rzecz transportu samochodowego. Z tego powodu część inwestycji ze skarbu państwa zaczęto przeznaczać na budowę dróg. Linie kolejowe, zwłaszcza wąskotorowe, wymagały ciągłej renowacji, a ograniczone środki finansowe przyczyniły się do zamykania zniszczonych eksploatacją szlaków. O ile w 1914 roku w prowincji pomorskiej łączna długość linii przekraczała 1600 km, o tyle w 1939 roku ilość ta spadła do 610 km. Wpływ na taki spadek miały również kilkakrotne zmiany prawne przedsiębiorstw. W 1895 roku prywatne towarzystwo *Lenz und Co GmbH* kierowane przez F. Lenza podpisało umowę z zarządem prowincji pomorskiej o finansowaniu budowy i eksploataowaniu linii wąskotorowych. Chociaż na początku Towarzystwo zajmowało się tylko budowaniem, to w miarę zagęszczania się sieci, Towarzystwo zaczęło w nią inwestować. Prowincja pomorska i powiaty nie posiadały wtedy wystarczającego kapitału na wykupienie sieci, a państwo nie było w stanie udzielić wtedy odpowiedniego kredytu. Dlatego Towarzystwo wraz z czterema wielkimi bankami Rzeszy, dysponując kapitałem o wartości 50 mln mk weszło w posiadanie pomorskich kolejek. Umowa miała obowiązywać do 1 czerwca 1910 roku. Potem Zarząd Prowincji przejął kapitał udziałowy, aby po roku 1920 z powrotem wydzierżawić go prywatnym spółkom akcyjnym. W 1937 roku zarząd ponownie przejął udziały¹³.

W dniu 10 kwietnia 1940 roku uchwalono ustawę, na mocy której powołano Pomorskie Koleje Krajowe. Określano je jako korporację prawa publicznego, w skład której włączono sieć linii wąskotorowych i jednocześnie je upaństwowiono. Kapitał korporacji wyniósł 20 mln marek, a jego udziały posiadała Rzesza Niemiecka, Prusy, Meklemburgia, samorząd wojewódzki oraz powiaty pomorskie. Zgodnie z wydaną ustawą z dnia 10 kwietnia 1940 roku pod zarządem państwa nastąpiło połączenie linii wąskotorowych w jednolitą sieć¹⁴.

Lata 1937 – 1945 były dla kolei wąskotorowej ostateczną próbą wykorzystania jej do celów wojennych. Wiele odcinków pozamykano, a modernizowano jedynie linie strategiczno - obronne. W trakcie II wojny światowej najbardziej ucierpiały właśnie linie wąskotorowe. Wiele szkód pozostawili żołnierze radzieccy, którzy celowo wysadzali wąskotorowe szlaki, a część z nich rozbierali i wywozili do Związku Radzieckiego. Wiele z tych linii już nigdy nie odbudowano.

W ramach Zachodniopomorskiej DOKP w porozumieniu z Ministrem i Pełnomocnikiem Rządu w kwietniu 1945 roku powołano Wydział Kolei Wąskotorowej z tymczasową siedzibą w Szczecinku. Faktyczne przejście poniemieckich kolei wąskotorowych przez DOKP w Szczecinie nastąpiło dopiero w lipcu 1945 roku.

¹³ K. Leszczyński, *Niektóre ...*, op. cit., s. 86, W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahn ...*, op. cit., s. 106-107, 176.

¹⁴ Ibidem.

Największą zmianą, jaką wprowadzono w wąskotorowym kolejnictwie, było przejęcie wszystkich kolei pod jeden zarząd. Za administrowania niemieckiego koleje wąskie należały do towarzystw akcyjnych. W nowym układzie administracyjnym w skład DOKP weszły:

- kolej stargardzka (*AG Saatziger Kleinbahnen*) o szer. toru 1000 mm,
- kolej gryficka (*AG Greifenhagener Kleinbahnen*) - 1000 mm,
- kolej reska (*Regenwalder Kleinbahnen - AG*) - 1000 mm,
- kolej kołobrzaska (*Kolberger Kleinbahnen - AG*) - 1000 mm,
- kolej koszalińsko – białogardzka (*AG der vereinigten Kleinbahnen der Kreise Köslin, Bublitz und Belgard*) - 750 mm,
- kolej sławieńska (*Schlawer Kleinbahn*) - 750 mm
- kolej szczecińska (*AG Kleinbahnen Casekow – Penkun – Oder*) - 750 mm¹⁵.

W pierwszych powojennych latach, w priorytetowym założeniu wydziału, zakładano przede wszystkim odbudowę zniszczonych i rozebranych linii kolejowych oraz ujednoczenie szerokości torów do 1000 mm. Początkowo rozstaw taki posiadała tylko kolej stargardzka, gryficka, reska i kołobrzaska.

W miarę rozeznania w terenie polska administracja zorganizowała w Wydziale Kolei Wąskotorowej cztery oddziały: ogólny, ruchowo – handlowy, mechaniczny i drogowy. Następnie powołano dwa Zarządy Kolei Wąskotorowych: jeden w Stargardzie, a drugi z siedzibą w Gryficach. Utworzenie zarządów w tych miastach nie było przypadkowe, decydujący wpływ na to miał rozstaw torów wąskich (1000 mm) i rozbudowany węzeł kolejowy, w którym stykały się linie normalnotorowe z liniami wąskotorowymi¹⁶.

Pod Zarząd w Stargardzie podlegały linie: Stargard – Stara Dąbrowa – Dobra Nowogardzka, Dobra Nowogardzka – Mieszewo – Resko, Mieszewo – Łobez, Stara Dąbrowa – Drawsko Pomorskie i Kozy Pomorskie – Połzradło, a Zarządowi w Gryficach podlegały Stępnica – Gryfice, Gryfice – Niechorze – Trzebiatów, Trzebiatów – Rymań – Gryfice – Sławoborze.

Od 1 marca 1946 roku powstał trzeci zarząd z siedzibą w Białogardzie, który miał przede wszystkim za zadanie odbudować rozebrane linie, zgodnie z przyjętymi normami DOKP w Szczecinie. Linie Białogard – Świelino – Bobolice, Koszalin – Świelino, Manowo – Polanów – Gołogóra i Białogard - Rawino o rozstawie 750 mm były zdemontowane przez wojska radzieckie i wywiezione jako zdobycz wojenna. Wiele odcinków w ogóle już nie odbudowano, np. Słupsk – Budowo, Słupsk - Smołdzino, Kępno Słupskie – Dargoleza, Polanów – Sławno¹⁷.

Nie najlepiej wyglądała również sytuacja ze sprawnymi parowozami i częściami zamiennymi. Ze stanu z 1944 roku, z 55 parowozów DOKP przejęła tylko kilka, które w rzeczywistości nie nadawały się do ruchu. Pozostałe sprawne parowozy były do dyspozycji wojska radzieckiego. Z czasem przeszły one pod PKP, ale część z nich i tak została wywieziona. Sytuację kolejnictwa wąskotorowego pogarszały zniszczone parowozownie. Nie dochodziła do nich energia i ogólnie brakowało maszyn i urządzeń. W sierpniu 1945 roku na 10 całkowicie zniszczonych parowozowni, zorganizowano i uruchomiono parowozownie, między innymi w Gryficach, Dobrej Nowogardzkiej,

¹⁵ K. Leszczyński, *Niektóre ...*, op. cit., s. 87.

¹⁶ Ibidem, s. 88.

¹⁷ Ibidem, s. 88 - 89.

İnsku i Gošcinie, a w Stargardzie, Gryficach, Resku i Łobzie przygotowano dla kolei wąskotorowej warsztaty naprawcze¹⁸.

15 grudnia 1945 roku uruchomiono na Pomorzu Zachodnim pierwszą regularną linię wąskotorową na trasie Stargard - Resko. W następnej kolejności uruchomiono linie: Gryfice - Niechorze - Trzebiatów i Gryfice - Rymań. W Stargardzie i w Gryficach uruchomiono ponadto dwa pomocnicze magazyny zasobów. Do końca 1945 roku koleją wąskotorową przewieziono 24 373 osób i 5818 ton towarów¹⁹. Znaczącą rolę kolejki odegrały również w przewozie i lokalizacji osiedleńców, chociaż w źródłach archiwalnych nie odnotowywano takich statystyk. Łącznie do końca 1946 roku na Pomorzu Zachodnim eksploatowano 341 km linii wąskotorowej.

Lata 1945 - 1946 były dla kolejnictwa wąskotorowego okresem napraw i odbudowy. Odbudowa była tym trudniejsza, ponieważ brakowało maszyn, materiałów, narzędzi, paliwa i fachowego przygotowania kadr. Ogólna długość linii eksploatacyjnej w Polsce wzrosła z 1620 km w 1945 roku do 2429 km w 1946 roku. W tym czasie Krajowa Rada Narodowa uchwaliła 3 - letni Plan Odbudowy Gospodarczej. Jednym z jej założeń była odbudowa zniszczonej po wojnie komunikacji wąskotorowej jako środka do przewozów pasażerskich i towarowych. W okresie planu 3 - letniego na Pomorzu Zachodnim starano się powiększyć długość linii oraz połączyć kolej stargardzką i gryficą z liniami koszalińskimi zważywszy, że w dosyć krótkim okresie odbudowano tam i eksploatowano 138 km linii. W roku 1947 kolej wąskotorowa na Pomorzu Zachodnim przewiozła 297 480 pasażerów. W roku następnym przewiozła 512 567 osób, a w 1949 roku - 688 271. Duży skok odnotowano również w przewozach towarowych. W 1947 roku przewieziono 51 037 ton towarów, w 1948 roku - 101 976 ton, a w 1949 roku - 206 262 tony. Szybkość pociągów z ładunkami towarowymi zwiększono z 20 do 30 km/h. Na koniec planu 3 - letniego w 1949 roku Minister Komunikacji rozwiązał Zarządy Kolei Wąskotorowych w Stargardzie, Gryficach i Białogardzie. Dotychczasowy personel administracyjny podporządkowano pod jeden wydział - Kolei Wąskotorowych w Szczecinie²⁰.

Nowy kierunek dla kolejek zakładał plan gospodarczy przewidziany na lata 1950 - 1955. Wraz z dalszą rozbudową sieci kolejowej prowadzono jednocześnie odbudowę i modernizację obiektów PKP. Na koniec planu 6 - letniego łączna ich długość na Pomorzu Zachodnim wyniosła 558 km, a szybkość pociągów towarowych zwiększono z 30 do 50 km/h. Duży sukces odniesiono także w przewozach pasażerskich i towarowych. W 1950 roku w przewozach pasażerskich przewieziono 674 843 osoby, w 1953 roku - 1 173 064 osoby, a w 1955 roku - 1 373 246 osób. Analogicznie w tym samym czasie wzrost odnotowały także przewozy towarowe: w 1950 roku przewieziono 275 042 tony ładunków, w 1953 roku - 483 262 ton, a w 1955 roku przewóz nieznacznie spadł do 407 834 ton²¹.

W ostatnim roku planu wprowadzono, po raz pierwszy, trakcję motorową, cztery wagony motorowo - pasażerskie napędzane silnikami Star S-24 o mocy 59 kW.

¹⁸ A. Próchniewicz, *Honorowa Księga Zakładu Przewodników Socjalistycznego Współzawodnictwa Pracy*, Zarząd Kolei Dojazdowych DOKP, rękopis w posiadaniu Zamiejscowego Wydziału Kolei Dojazdowych w Szczecinie, Szczecin 1955, s. 8.

¹⁹ Ibidem, s. 12.

²⁰ Ibidem, s. 14.

²¹ Ibidem, s. 17.

W niedługim czasie silniki te zastąpiono nowym typem silnika S-534 o mocy 74 kW. Modernizacji poddano też wnętrza 42 wagonów osobowych. Wymieniono ogrzewanie piecowe na wodne, oświetlenie gazowe zastąpiono elektrycznym oraz wymieniono twarde siedzenia na półmiękkie. W roku 1954 miało miejsce przemianowanie nazwy Wydziału Kolei Wąskotorowej na Zarząd Kolei Dojazdowych²².

W następnych latach nastąpił proces powolnego ograniczania przewozów koleją wąskotorową, a przyczyniły się do tego rządowe decyzje w 1959 roku. Likwidacja niektórych odcinków przyczyniła się do przejścia przewozów przez transport samochodowy. W 1963 roku łączna długość linii eksploatowanych na Pomorzu Zachodnim spadła do 480 km. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych na Pomorzu Zachodnim sukcesywnie zaczęto wymieniać parowe lokomotywy produkcji niemieckiej z lat 1909–1925 na lokomotywy produkcji rumuńskiej i polskiej. Na szlakach pomorskich pojawiły się parowozy z Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie z serii Px-48 o mocy 147 kW²³.

W połowie lat siedemdziesiątych w węźle stargardzkim w ruchu kolei wąskotorowej rozpowszechniono transportery zwane platformami, na których przewożono wagony normalnotorowe po torze wąskim. Zrezygnowano z uciążliwego przeładunku i w ten sposób skrócił się czas transportu towarowego. Dwa lata później rozpoczęto likwidację trakcji parowej, którą zastępowano lokomotywami spalinowymi. Od 1978 roku na Pomorzu Zachodnim do ruchu wprowadzono rumuńskie lokomotywy typu Lxd2, napędzane czterosurowym silnikiem wysokoprężnym o mocy 331 kW z napędem na 4 osie i przekładnią hydrauliczną²⁴.

Węzeł kolejowy w Stargardzie w latach osiemdziesiątych XX wieku był jednym z nielicznych, w którym stykały się linie normalnotorowe z liniami wąskotorowymi. W 1980 roku na Pomorzu Zachodnim było takich jedynie 10 węzłów. Dzięki temu Stargard nadal pozostawał ośrodkiem gospodarczym dla okolicznych miejscowości. Chociaż w okresie tym odnotowywano już stosunkowo niski pułap w przeładunkach i przewozach koleją wąskotorową. W przeładunku towarowym nie uczestniczyła już stacja w Resku i Łobzie, czyli miejscowościach, które wcześniej miały bezpośrednie połączenie ze Stargardem. Miało to duży wpływ na ruch kolei wąskotorowej, ponieważ 2/3 przewozów stanowiły przewozy towarowe. W latach dziewięćdziesiątych, wraz ze zmianą kierunków gospodarczych, recesja kolei wąskotorowej stale się pogłębiała. Przemiany związane z prywatyzacją dużych zakładów sterowanych polityką centralną nie wytrzymywały tempa przemian gospodarczych. Kolej wąskotorowa, która w znacznej mierze uzależniona była ekonomicznie od monopolistycznych zakładów państwowych przy takim obrocie przemian stawała się nierentowna. Państwowe gospodarstwa rolne i rolnicze spółdzielnie produkcyjne przestały wysyłać płody rolne, a tym samym zamawiać nawozy sztuczne. Do lat osiemdziesiątych właśnie ziemiopłody i nawozy były dominującym ładunkiem. Ich przewóz koleją wąskotorową przez trzydzieści lat stanowił około 1/3 ogółu przewozów towarowych. W latach dziewięćdziesiątych obsługę sektora rolniczego sukcesywnie przejmował transport

²² Ibidem, s. 18.

²³ K. Leszczyński, *Historia teraźniejszości i przyszłość kolei wąskotorowej na Pomorzu Zachodnim*, „Eksploatacja Kolei”, z. 3, Warszawa 1991, s. 68 - 69.

²⁴ *Pociąg Turystyczny w starym stylu. Ciuchcia – Retro Ekspres*, folder wydany na zlecenie ZKD Pomorskiej DOKP, Szczecin 1993.

samochodowy. W roku 1990 ze Stargardu wyjechało 958 wagonów towarowych o łącznym ładunku 40,8 tys. ton, natomiast w 1998 roku 203 wagony towarowe przewiozły jedynie 10,4 tys. ton²⁵. Podobna sytuacja miała miejsce w przewozach pasażerskich. Z roku na rok liczba osób podróżujących koleją wąskotorową stopniowo malała. Liczba pasażerów odjeżdżających z dworca stargardzkiego w 1986 roku wyniosła 52 470 osób, 1990 - 46 564, 1995 - 17 123, 1999 - 6649²⁶.

Od 1992 roku Zarząd Kolei Wąskotorowych wprowadził w przewozach usługi turystyczne. Kolejki wąskotorowe nazywano ciuchciami retro ekspres. Usługi te adresowane były do wczasowiczów, wycieczkowiczów, turystów i pośrednio na zamówienie biur turystycznych. Niektóre przejazdy pociągami „retro” wprowadzono w okresie letnim na stałe. Ogółem pociągi turystyczne na Pomorzu Zachodnim kursowały na trzech liniach: Gryfice - Rewal - Trzebiatów (55 km), Koszalin - Świelino (30 km) i Stargard - Stara Dąbrowa - Dobra Nowogardzka (44 km). Linia stargardzka obsługiwana była przez tabor rumuński. Do eksploatowanych od 1978 roku lokomotyw spalinowych Lxd2, w 1986 roku Pomorskie Koleje Dojazdowe dokupiły rumuńskie wagony Mbx2 z wagonami doczepnymi²⁷.

Wśród przejazdów planowych oferowano również dla większych grup wykupienie przejazdów dodatkowych. W 1998 roku kolej gryficka sprzedała dodatkowo 23 składy, koszalińska - 6, a stargardzka - 3. Ze względu na walory turystyczne największą popularnością cieszyła się nadmorska trasa Gryfice - Dreżewo - Trzęsacz - Rewal - Niechorze - Trzebiatów. Linia ta obsługiwana była przez lokomotywy spalinowe, wagony motorowe i parowóz Px-48²⁸. W 1999 roku wydziały: w Szczecinie, Bytomiu, Chełmie i Poznaniu uruchomiły łącznie 628 planowanych pociągów retro, które przewiozły 651 41 pasażerów²⁹.

W dniu 1 lipca 1998 roku rozwiązano Zarząd Kolei Dojazdowych, a na jego miejsce powołano Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych z siedzibą w Stargardzie. Pod Wydział podlegały trzy linie kolei wąskotorowej: Stargard - Dobra Nowogardzka, Gryfice - Trzebiatów, Koszalin - Świelino oraz komunikacja autobusowa na linii Gryfice - Brojce (15 km). Łączna długość eksploatowanych linii wynosiła 144 km. W 1999 roku komunikacja autobusowa na trasie Gryfice - Brojce została wstrzymana do odwołania. W tym samym roku od 1 października siedzibę Zamiejscowego Wydziału Kolei Dojazdowych przeniesiono z powrotem do Szczecina³⁰.

W roku 2000 stargardzka kolej wąskotorowa obchodziła 105 lat istnienia i tym samym była ona najstarszą w przededniu XXI wieku tego typu koleją na Pomorzu Zachodnim. Niespełna rok później w letnim rozkładzie kolejowym linię zawieszono, uznając ją za wysoce nierentowną.

²⁵ Dane zebrane przez autora w Zamiejscowym Wydziale Kolei Dojazdowych w Szczecinie w 1999 r.

²⁶ Zestawienie autora według danych z Zamiejscowego Wydziału Kolei Dojazdowych w Szczecinie w 1999 r.

²⁷ *Pociąg turystyczny w starym stylu. Ciuchcia - Retro Ekspres*, folder turystyczny wydany przez Pomorską DOKP, Szczecin 1993.

²⁸ M. Moczulski, *Pociągi na sprzedaż*, „Nowe Sygnały”, nr 6 (2575), z 06.02.2000, s. 19.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Dane zebrane przez autora w Zamiejscowym Wydziale Kolei Dojazdowych w Szczecinie w 1999 r.; *Regionalny Rozkład Jazdy Pociągów 30.05.1999-27.05.2000*, informator PKP, Szczecin 1999.

Zusammenfassung

Die Stargarder Kleinbahn 1895–2000

Der Beginn der Kleinbahn in Europa als auch in Pommern wird auf das Ende des 19. Jhs. datiert. Ohne Zweifel war die Kleinbahn sehr vorteilhaft: niedrige Baukosten und ein ganz schneller Bau der Kleinbahn waren bedeutungsvoll. Außerdem vermutete man, dass die Kleinbahn nicht nur alle Baukosten wieder einspielt, sondern, dass sie auch eine gute Einnahmequelle wird. Die Entwicklung der Kleinbahn sollte sich nach Meinung der vielen pommerschen Gutsbesitzer nicht nur lohnen, sie sollte auch ein wichtiger Schritt zur Entwicklung der Landwirtschaft sein. Pommersche Junker argumentierten für die Entwicklung der Kleinbahn auch mit militärischen Gründen. In militärischer Hinsicht sollte der Bahntransport sehr wichtig für Preußens Verteidigungsfähigkeit sein.

Die ersten Nachrichten über den Bau der Kleinbahn im Kreis Saatzig erschienen 1892. In einer der Stargarder Zeitungen konnte man damals lesen, dass Stargard mit Goleniów (Gollnow) durch den Bau der Kleinbahn verbunden werden soll. Nach der Realisierung sollte diese Strecke für den Transport der Güter dienen, die mit der Bahn verschickt wurden. Diese Güter sollten erst durch Goleniów nach Wolin (Wollin) verschickt werden, um weiter verschifft zu werden.

Diese Idee wurde jedoch nie verwirklicht, aber man machte sich Gedanken über verschiedene andere Verbindungen im Kreis Saatzig: die Strecke aus Stargard über Stara Dąbrowa (Alt Damerow) nach Ińsko (Nörenberg), dann aus Stara Dąbrowa in Richtung Dobra Nowogardzka (Daber) und die letzte Strecke über Kozy (Kashagen) nach Dobrzany (Jacobshagen) und Późrzadło Dwór (Klein Spiegel Gut). In der Zukunft sollte Stargard mit Nowogard (Naugard) und Drawsko Pomorskie (Dramburg) verbunden werden. Am 29. September 1893 wurde die Aktiengesellschaft Saatziger Kleinbahnen (SKB) offiziell gegründet. Die Eröffnung fand zwei Jahre später statt.

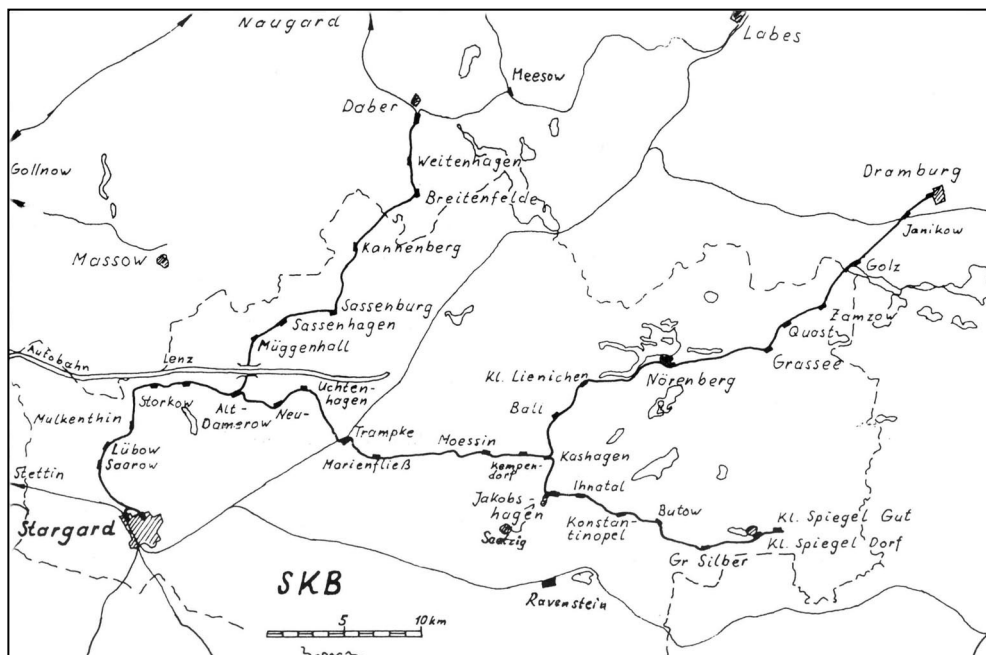
Schon in den ersten Jahren erlebte die Landwirtschaft einen großen Aufschwung. Die Kleinbahn diente dazu Agrarprodukte, Kunstdünger, Landwirtschaftsmaschinen und Personen zu transportieren. Eine steigende Konjunktur für Agrarprodukte aus Pommern war für die spätere Entwicklung der Kleinbahnen von großer Bedeutung. Zusammen mit der steigenden landwirtschaftlichen Konjunktur entwickelten die Kleinbahnen sich sehr intensiv.

In den Jahren 1914-1945 war die Konjunktur jedoch rückläufig, was nicht nur Pommern betraf, aber auch die meisten Provinzen Deutschlands. Das folgte daraus, dass Deutschland nach dem 1. Weltkrieg nicht mehr in dem Grad die Bahn unterstützte. In diesen Jahren begann sich der Kraftverkehr intensiv zu entwickeln und man investierte mehr in den Kraftverkehr, was natürlich nicht günstig für die Kleinbahnen war. Die Bahnlinien, vor allem die Kleinbahnlinien brauchten, finanzielle Unterstützung, aber sie war sehr begrenzt und manche selten befahrenen Strecken mussten geschlossen werden. Während des 2. Weltkrieges benutzte man Kleinbahnen zu militärischen Zwecken; aber nur für die Verteidigung strategisch wichtige Strecken konnten modernisiert werden. Viele Schäden verursachten auch russische Soldaten, die viele Kleinbahnstrecken bewusst in die Luft sprengten, andere Strecken bauten sie ab und transportierten sie in die Sowjetunion ab. Viele dieser

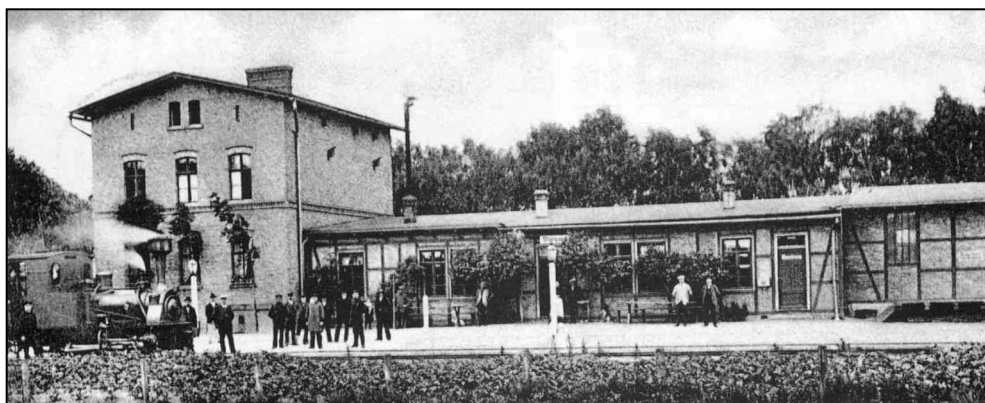
Strecken wurden nie wieder aufgebaut.

Die Nachkriegsjahre waren für die Kleinbahn die Zeit der vielen Reparaturen. Die Kleinbahn wieder aufzubauen war sehr schwierig, denn es fehlte an Maschinen, richtigem Material, Geräten, Brennstoff und fachkundigen Mitarbeitern. In der Zeit der Volksrepublik Polen war die Bahn ein unentbehrlicher Teil der sozialistischen Wirtschaft, die zentral gesteuert wurde. Die Bahn hatte den Rang eines strategischen Transportmittels, deshalb wurde sie reichlich finanziell unterstützt. In den 80er und 90er Jahren des 20. Jhs., als die staatliche Wirtschaft eine große Krise erlebte, änderte sich die Rolle der Bahn. Die mit der Privatisierung der großen Betriebe verbundenen Umwandlungen hielten die wirtschaftlichen Umwandlungen nicht aus. Die Kleinbahn, die finanziell von den monopolistischen, staatlichen Betrieben abhängig war, wurde in dieser Situation unrentabel. Die Staatslandwirtschaft brach völlig zusammen, es gab wenige Agrarprodukte und fast keinen Kunstdünger, die mit der Kleinbahn transportiert wurden. Die Menge der transportierten Agrarprodukte und Kunstdünger belief sich in den vorigen 30 Jahren auf fast 1/3 Drittel aller Waren. In den 90er Jahren wurde der Kraftverkehr immer wichtiger und übernahm diesen Transport.

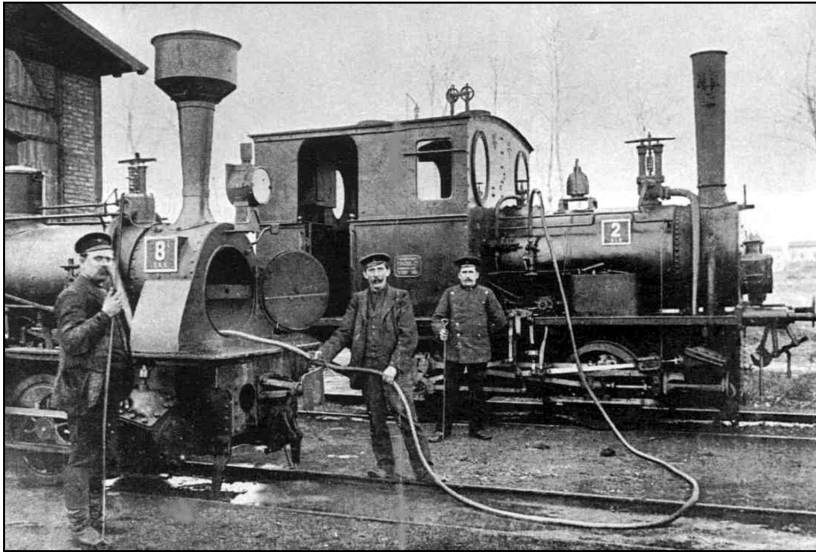
Ende der 90er Jahren wurden die Kleinbahnen eher touristisch genutzt und ihr Charakter wurde kulturell statt kommerziell. Das führte dazu, dass die unrentablen Kleinbahnen endlich geschlossen wurden. Die Stargarder Kleinbahn feierte im Jahre 2000 ihr 105-jähriges Jubiläum, damit war sie die älteste Kleinbahn in Pommern kurz vor dem 21. Jh. Leider konnte sie nicht mehr im 21. Jh. funktionieren.



Ilustr. 1. Mapa schematyczna Szadzkiej Kolei Wąskotorowej z XIX wieku,
wg: *Die Saatziger Kleinbahn (SKB)*, „Die Museums Eisenbahn”, 1/1988, s. 19



Ilustr. 2. Dworzec kolei wąskotorowej w Stargardzie w 1903 roku,
fot. ze zbiorów Muzeum w Stargardzie



Ilustr. 3. Lokomotywy kolei wąskotorowej w Stargardzie, pocz. XX w.,
 fot. ze zbiorów Muzeum w Stargardzie

113j Stargard (Pom) - Daber(KrNaugard) Alle Züge															
Trampke 2. J. Klasse															
6.39	10.15	12.24	17.30	17.30	lab	Arnsvalde	...	an	10.05.10.06.14.53	20.21. 21.22					
7.34	10.52	13.15	18.11	18.11	an	Stargard (P)	...	ab	9.21.9.21.14.07	19.30 20.44					
23.37	8.40	10.38	16.00	18.16	ab	Berlin	Stettin	an	11.18 11.18.13.30	21.09 20.33					
6.39	10.27	13.03	18.15	20.08	ab	Stettin	Hst	an	3.27 9.56.13.55	20.10 22.25					
7.25	10.54	13.50	19.02	20.35	an	Stargard (P)	...	ab	7.42 9.24.13.28	19.29 21.35					
St	J	W	S	W	S	km	ZugNr	Landsch.	Dir. Pom.	ZugNr	W	S	W	S	km
66	66	W	S	S	0.0	ab	Stargard (Pom)	Klein	ab	7.25 8.59	12.44	18.30	20.40		
7.43	12.20	14.06	19.25	20.54	8.1	an	Saarow b	Stargard (P)	ab	7.14 8.46	12.33	18.17	20.29		
7.54	12.34	14.19	19.38	21.07	8.9	an	Lubow b	Stargard (P)	ab	7.12 8.44	12.30	18.15	20.27		
7.56	12.38	14.21	19.40	21.08	8.3	an	Mulkenthin	...	ab	7.06 8.36	12.24	18.08	20.21		
8.01	12.46	14.26	19.47	21.14	8.3	an	Starkow (Kr	Saatzig)	ab	6.57 8.25	12.15	17.56	20.11		
8.10	12.58	14.35	19.59	21.23	8.3	an	Lenz	...	ab	6.52 8.18	12.10	17.49	20.06		
8.16	13.05	14.40	20.07	21.29	8.4	an	Alt Damerow	...	ab	6.44 8.07	12.02	17.38	19.57		
8.24	13.14	14.48	20.16	21.37	8.1	an	Alt Damerow	...	ab	6.43 8.01	12.01	17.33	19.55		
8.24	13.19	14.49	20.21	21.38	8.1	an	Müggenthal (Kr	Saatzig)	ab	6.35 7.52	11.53	17.24	19.47		
8.32	13.32	14.57	20.33	21.47	8.1	an	Sassenhagen	...	ab	6.30 7.42	11.48	17.14	19.41		
8.37	13.44	15.02	20.44	21.53	8.3	an	Sassenburg	...	ab	6.21 7.28	11.40	16.59	19.32		
8.44	13.56	15.09	20.55	22.01	8.2	an	Kannenberg	...	ab	6.10 7.13	11.29	16.44	19.20		
8.54	14.10	15.19	21.09	22.12	8.1	an	Breitenfelde	...	ab	5.58 6.58	11.17	16.29	19.07		
9.05	14.24	15.30	21.23	22.24	8.4	an	Hospital Vorwerk	...	ab	5.52 6.50	11.11	16.21	19.01		
9.10	14.30	15.35	21.29	22.30	8.8	an	Daber (Kr	Naugard) 113	ab	5.47 6.44	11.06	16.15	18.55		
9.15	14.36	15.40	21.35	22.35	8.1	an	Daber (Kr	Naugard) 113	ab	5.47 6.44	11.06	16.15	18.55		
9.17	...	15.41	...	...	ab	Daber (Kr	Naugard) 113	ab	...	8.15	17.50	21.48	
10.00	...	16.24	...	...	an	Naugard 113	...	ab	...	7.30	17.09	17.05	
...	...	16.40	...	...	an	Regenwalde	113	ab	...	10.10	17.50	...	
17.47	19.10	19.10	...	...	an	Lanes 113	...	an	...	13.19	13.18	...	
11	...	...	...	...	km	ZugNr	Landsch.	Dir. Pom.	ZugNr	12	...	...	...
8.30	...	14.55	...	...	15.1	an	Alt Damerow	...	ab	7.42	...	14.48	...
8.37	...	15.02	...	...	21.0	an	Neu Damerow	Dorf	ab	7.34	...	14.42	...
8.39	...	15.04	...	...	21.9	an	Neu Damerow	...	ab	7.31	...	14.40	...
8.42	...	15.08	...	...	22.9	an	Uchtenhagen A	...	ab	7.27	...	14.37	...
8.45	...	15.11	...	...	23.9	an	Uchtenhagen B	...	ab	7.23	...	14.34	...
8.55	...	15.21	...	...	28.2	an	Trampke	Klein	ab	7.17	...	14.25	...
a Son 22.28 c S, Mi u. Sa bis 31. XII. 37 und S und Sa ab 1. I. 38 an 21.23 d S ab 7.45															
e Sa, bis 31. XII. 37 auch Mi f S an 21.23; Mi und Sa bis 31. XII. 37 und Sa ab 1. I. 38 an 15.22															
g Mi und Sa bis 31. XII. 37 und Sa ab 1. I. 38 ab 12.50 h nur 3. Klasse															

Ilustr. 4. Rozkład jazdy kolei wąskotorowej w powiecie szadzkiem w 1937/38,
 wg: Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk Reichsbahndirektion Stettin, Winterausgabe 1937/38,
 Deutsche Reichsbahn Reichsbahndirektion Stettin, Stettin 1931

378a												STARA DĄBROWA — IŃSKO											
Linia wąskotorowa. Wszystkie pociągi z wagonami kl. 2																							
o Stargard Szcz. Wąsk. .378 p						o Stara Dąbrowa.378 o						o Stargard Szczeciński .380 p						o Trąbki .380 o					
nr poc.						nr poc.						nr poc.						nr poc.					
10.30	11.16	14.40	15.23			7.24	6.37	10.00	9.10			8.21	12.10	15.42	20.08	6.16	5.56	8.42	8.19	18.00	18.43		
8541	8553	8555	8547	8543	8559	8520	8522	8550	8552	8524													
11.19	15.26	15.33	15.39	15.56																			
8.21	12.10	15.42	20.08			6.16	5.56	8.42	8.19	18.00	18.43												
8.40	12.30	16.02	20.28			5.56		8.19		18.43													
8.26		13.40	16.17					11.05		23.09	20.44												
8.18		16.08	18.42					8.41															
8.50	12.50	16.13	20.36	10	o	Trąbki Wąsk. (O)	5.50		8.01		18.25												
8.58	13.01	16.21	20.47	12	o	Marianowo (Op)	5.42		7.51		18.16												
9.13	13.19	16.36	21.05	20	o	Mosina Pomorska (Op)	5.27		7.33		17.58												
9.21	13.29	16.44	21.15				5.19		7.23		17.47												
9.21	13.30	16.44	21.16	24	o	Kozy Pomorskie (Op)	5.18		7.17		17.46												
9.27	13.38	16.50	21.24	27	o	Biała Ińska (Op)	5.13		7.10		17.39												
9.34	13.47	16.57	21.33	30	o	Linówko (Op)	5.06		7.01		17.31												
9.48	14.03	17.11	21.49	36	o	IŃSKO (O)	4.52		6.45		17.14												

Ilustr. 5. Rozkład jazdy stargardzkiej kolei wąskotorowej,
wg: Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP – 1984/85, s. 673,674

Turystyczna Ciuchcia Retro Ekspres

zaprasza

Niekonwencjonalną atrakcję turystyczną proponuje Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych w Stargardzie Szczecińskim, ul. Bema 12 c (tel. 576-83-63, fax 576-84-05).

Do 29 sierpnia, w każdą sobotę i niedzielę, można się wybrać na wycieczkę specjalnym pociągiem wąskotorowym - Ciuchcią Retro Ekspres, która kursuje przedstawioną obok trasą. Pociąg składa się z lokomotywy spalinowej i odkrytych wagonów retro. Przewoźnik anonstuje, iż za podróż takim zestawem obowiązuje „opłata specjalna”... **B.**

ROZKŁAD JAZDY

7:55	—	0	Dobra Nowogardzka	44	—	15:20
8:38	10:50	25	Stara Dąbrowa	19	↑	10:34 14:36
—	11:00	29	Łęczycza	15	↑	10:26 —
—	11:07	31	Storkówko	13	↑	10:19 —
—	11:18	35	Małkowiny	9	↑	10:08 —
—	11:27	39	Żarowo	5	↑	9:59 —
9:25	11:39	44	Stargard Szczec. Wąsk.	0	↑	9:45 14:00

Ilustr. 6. Ogłoszenie prasowe: „Turystyczna Ciuchcia Retro Ekspres zaprasza” z rozkładem jazdy,
wg: „Gazeta Stargardzka”, nr 15 (230), z 06.08.1999 r., s. 7