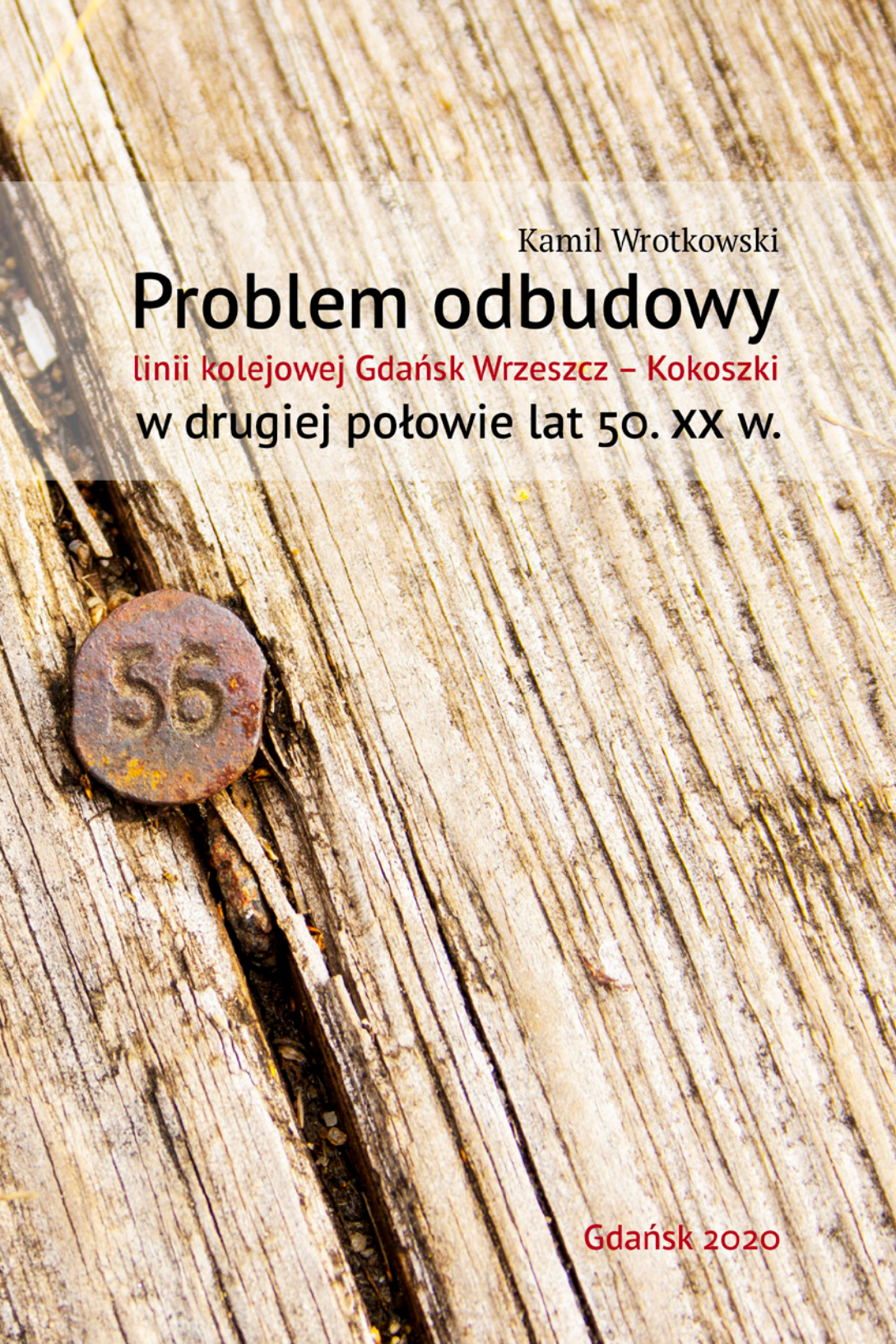




Kamil Wrotkowski

Problem odbudowy

linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek
w drugiej połowie lat 50. XX w.

Gdańsk 2020

Kamil Wrotkowski

Problem odbudowy

linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki
w drugiej połowie lat 50. XX w.

Wydawca

Kamil Wrotkowski

Redakcja, korekta, projekt i skład, okładka

Henryk Jursz, www.jursz.pl

Wydanie II zmienione

ISBN 978-83-939756-2-4 (wersja PDF)

© Copyright by Kamil Wrotkowski. Gdańsk 2013, 2014, 2020

Spis treści

Wstęp	5
Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła	10
Odbudowa i rozwój powojennej Polski	27
Dziennik Bałtycki 1958: „Pociąg musi ruszyć pierwszy”	36
Zakończenie	54
Wykaz skrótów	57
Wykaz ilustracji	58
Bibliografia	59

Wstęp

W latach 1911-1914 wybudowano linię kolejową z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły. Funkcjonująca przez ponad 30 lat szlak kolejowy został zniszczony w 1945 r. w wyniku działań wojennych, a następnie rozebrany na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek. Już w latach 50. XX w. urbaniści tworzący plany rozwoju Gdańska, dostrzegli potrzebę odbudowy rozebranego odcinka drogi żelaznej. Idea ta znalazła wielu zwolenników, którzy utworzyli Społeczny Komitet Odbudowy. Gdańskie władze kolejowe, początkowo niechętne rewitalizacji zniszczonej kolei, opracowały założenia jej odbudowy. Do realizacji prac jednak wtedy nie doszło.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie rozważań na temat odbudowy tej linii kolejowej. Dyskusje na ten temat były podejmowane na łamach prasy, a także toczyły się wśród urzędników miejskich i kolejowych. Celem jest także przedstawienie przyczyn, z powodu których do rewitalizacji nie doszło. Istotne jest także ukazanie, że zainteresowanie odbudową kolei z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek i związane z tym działania, było zjawiskiem dynamicznym i składało się z kilka etapów. Ukazanie przebiegu tego ożywionego zainteresowania, zawarte w rozdziale trzecim, to główna część niniejszej pracy. Rozpoczyna się ona od przedstawienia pierwszych rozważań dotyczących odbudowy, jakie pojawiły się w 1948 r. Jednakże za właściwą cezurę początkową należy wskazać rok 1957, w którym temat odbudowy tej linii znów zaczął być rozważany. Końcową cezurę należy wskazać na rok 1960, kiedy wskutek sceptycyzmu w Ministerstwie Komunikacji wstrzymane zostały dalsze prace nad odbudową.

Ten temat pracy został podjęty przez autora niniejszego opracowania z powodu osobistego sentymentu do pozostałości po tzw. kolei kokoszkowskiej. Podłożem owego sentymentu była jeszcze dziecięca fascynacja pozostałościami przyczółków, wiaduktów, przekopów i nasypów. Na wyobraźnię działał na przykład magiczny klimat wokół wiaduktu potocznie nazywanego mostem Weisera. Do czasu budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w 2013 r. starotorze było wspaniałym miejscem spacerowym. Zbliżający się moment rozpoczęcia prac związanych z przyszłą koleją metropolitalną, niszczących i zastępujących pozostałości po szlaku do Starej Piły, był inspiracją by dowiedzieć się więcej o dawnej kolei. Z przyczyn językowych

niemożliwe było zbadanie przez autora historii linii kolejowej do 1945 r., stąd wybranie okresu powojennego. Ze względu na parę inicjatyw dotyczących odbudowy na przestrzeni lat od jej rozebrania, autor skupił się na pierwszym poważnym okresie zainteresowania odbudową tej linii.

Podstawę źródłową opracowania stanowi zasób archiwalny dostępny w Archiwum Państwowym w Gdańsku, przede wszystkim akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku oraz akta Północnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku. W pracy wykorzystano także prasę, głównie „Dziennik Bałtycki” oraz, w mniejszym zakresie, „Głos Wybrzeża”. Pomocniczo, w wyniku pobieżnej kwerendy, uwzględniony został także materiał archiwalny Ministerstwa Komunikacji, dostępny w Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Dodatkowo wykorzystane zostały również wydania urzędowe: Dziennik Ustaw.

Najważniejszym materiałem źródłowym są jednak „Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki”, teczka I¹, które zostały opracowane w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Niestety, materiał ten nie jest dostępny w Archiwum Państwowym w Gdańsku, w którym znajduje się wyłącznie teczka II zawierająca pismo z Ministerstwa Komunikacji oraz opracowania techniczne wiaduktów. Co ciekawe, ta część założeń projektowych znajduje się nie w aktach dyrekcji kolejowej, a w aktach Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej. Zapoznanie się z zawartością teczki I było możliwe dzięki uprzejmości Henryka Jursza, który za zgodą Ireneusza Krzywickiego posiadającego tę teczkę w prywatnej kolekcji, udostępnił autorowi jej fotokopie. Udostępniony materiał pokazuje, że okładka i sposób opisu są identyczne jak w przypadku teczki II dostępnej w Archiwum Państwowym w Gdańsku. Także jego treść jest zgodna z innymi archiwaliami z Archiwum Państwowego w Gdańsku i Archiwum Akt Nowych w Warszawie, które przywołują w formie streszczenia treść założeń projektowych. Przemawia to za oryginalnością teczki posiadanej przez Ireneusza Krzywickiego.

Dodatkowym źródłem informacji są wytyczne do odbudowy wiaduktów opracowane w Pracowni Urbanistycznej Wydziału Architektury i Nadzoru Budowlanego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej załączone do pracy dyplomowej Leszka Lewińskiego², który udostępnił swoje opracowanie autorowi.

Niniejsza praca została podzielona na trzy rozdziały. W pierwszym przedstawiono historię linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły, od rozważań na temat jej realizacji na początku XX w. do jej rozebrania w 1946 r. Do niedawna jedynymi pracami na ten temat, były nieliczne artykuły co najwyżej popularnonaukowe.

1 *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, teczka I, fotokopie w posiadaniu autora.

2 L. Lewiński, *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, cz. 2, praca dyplomowa, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolei, Gdańsk 1985. Praca została udostępniona autorowi przez Leszka Lewińskiego na potrzeby niniejszej pracy, za co autor Panu Leszkowi Lewińskiemu serdecznie dziękuje.

Sytuacja zmieniła się w 2013 r. wraz z wydaniem książki Henryka Jursza „Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby”³. Stanowi ona główne opracowanie wykorzystane w tym rozdziale. Dodatkowo wykorzystano obliczenia Leszka Lewińskiego, które zawarł w swojej pracy dyplomowej, a także materiały z sympozjum naukowo-technicznego nt. „Transport szynowy w obsłudze aglomeracji gdańskiej: Powiązanie Gdańska z Wysoczyzną Kaszubską”, które odbyło się na Politechnice Gdańskiej w 2000 r.

Drugi rozdział ma charakter ogólny. Prezentuje on powojenną historię polskich kolei oraz Trójmiasta. Założeniem dla tej części opracowania było przedstawienie kontekstu historycznego warunkującego rewitalizację linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły. Sytuacja gospodarcza w powojennej Polsce wiązała się bowiem z odbudową wspomnianej drogi żelaznej w ramach aktualnych i przyszłych planów pięcioletnich. Miały one także wpływ na kondycję finansową Polskich Kolei Państwowych, która miała istotne znaczenie przy podejmowaniu się inwestycji. Z kolei rozwój Gdańska i wizje jego rozwoju do 1975 r., a następnie do 1980 r., leżały u podstaw poglądu o konieczności odbudowy krótkiego odcinka z Wrzeszcza do Kokoszek. Te płaszczyzny kontekstu historycznego zostały więc uznane za niezbędne dla czytelności właściwej części pracy. Rozdział drugi posiada układ rzeczowo-chronologiczny. W pierwszej kolejności przedstawiono sytuację polskich kolei po 1945 r., a na końcu powojenną historię Gdańska. Taki układ ma swoje wady. Przykładowo budowa kolejki elektrycznej łączącej Trójmiasto przedstawiona została w opisie sytuacji na kolei, ale jej rola w rozwoju aglomeracji miejskiej sugerowałaby konieczność przedstawienia jej w części dotyczącej miasta. Jednak opisanie najpierw sytuacji ogólnokrajowej wydało się autorowi najsensowniejsze, ponieważ były to czynniki mocno wpływające na sytuację w mieście, przy jednoczesnym braku widocznej zależności w drugą stronę. Dla ujęcia historii kolei podstawowymi opracowaniami były prace Zbigniewa Taylora⁴ oraz publikacja pod redakcją Dawida Kellera⁵. Dla fragmentu dotyczącego Gdańska podstawą były: praca Piotra Perkowskiego⁶ oraz znacznie starsza praca Bohdana Szermera⁷. Dodatkowo przypomnieć należy wspólną pracę Bohdana Szermera i Józefa Stankiewicza⁸, którą z racji wydania w 1959 r. można uznać nie tylko za opracowanie, ale także za materiał źródłowy.

Jak wspomniano, w rozdziale trzecim omówiony został przebieg i założenia inicjatywy odbudowy rozebranej linii kolejowej. W pierwszej części skupia się on głównie na agitacji i przekazach prasowych, w następnej zaś części na założeniach

3 H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013.

4 Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

5 *Dzieje kolei w Polsce*, pod red. D. Kellera, Rybnik 2012.

6 P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa*, Gdańsk 2013.

7 B. Szermer, *Gdańsk – przeszłość i współczesność*, Warszawa 1971.

8 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959.

projektowych powstałych w Dyrekcji Kolei oraz związanych z nimi innymi dokumentami. Podstawą były tu niemal wyłącznie materiały źródłowe, odszukane przez autora w toku kwerendy w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Archiwum Akt Nowych w Warszawie oraz w bibliotekach posiadających archiwalną prasę (Polska Akademia Nauk Biblioteka Gdańska oraz Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. Josepha Conrada-Korzeniowskiego w Gdańsku). Opracowaniem, które również przedstawia to zagadnienie, jest wspomniana praca Henryka Jursza. Jednak publikacja ta, we fragmencie dotyczącym omawianego okresu, z dokumentacji archiwalnej została oparta tylko na obu teczkach założeń projektowych i wytycznych odbudowy wiaduktów, a tym samym jest stosunkowo uboga.

Warto w tym miejscu odnieść się do artykułu prasowego Janusza Kowalskiego pt. „10 kilometrów toru” opublikowanego w „Głosie Wybrzeża” w 1973 r.⁹. Autor dowodził w nim, że zaraz po II wojnie światowej widziano potrzebę odbudowy tej linii. Choć w artykule tym podano interesujące informacje, to należy do nich podchodzić ostrożnie. Jest to zwykły artykuł prasowy dotyczący przeszłości, a tego typu teksty mogą być pisane z pamięci lub na bazie domysłów, bez próby ich weryfikacji. Możliwe jest także umyślne podkoloryzowanie historii. Janusz Kowalski był bowiem gorliwym zwolennikiem odbudowy kolei do Kokoszek i mógł po prostu nadinterpretować wydarzenia. Przykładem zapewne nadinterpretacji może być podanie przez Kowalskiego informacji dotyczące przeniesienia pętli tramwajowej przy ul. Szymanowskiego pod nasyp kolejowy przy ul. Wita Stwosza. Według Kowalskiego, tę lokalizację wybrano w związku z planowaną odbudową kolei i miała ona zapewnić wygodne przesiadki. Przeprowadzona kwerenda archiwalna jednak nie potwierdza tej wersji. W zespole archiwalnym Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, dostępnym w Archiwum Państwowym w Gdańsku, znajdują się protokoły Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych. Wśród nich znajduje się dokument z 11 marca 1960 r., dotyczący przeniesienia pętli tramwajowej przy okazji planowanej przebudowy al. Grunwaldzkiej¹⁰. Jako cel zmiany lokalizacji pętli wskazano w nim wydłużenie linii tramwajowych, tak by obsługiwały także osiedle przy ulicach Wojska Polskiego i Abrahama. Lokalizację przy dawnej ul. Ogrodowej (łączyła ona al. Grunwaldzką z ul. Wita Stwosza; w tym samym protokole zapisano decyzje

9 J. Kowalski, *10 kilometrów toru*, „Głos Wybrzeża”, nr 178 z 28-29 lipca 1973, s. 4.

10 Na marginesie warto zwrócić uwagę, że funkcjonuje błędna data przeniesienia pętli. W wielu miejscach funkcjonuje data 1957 r. jako rok kiedy do tego doszło. Taka data (ale podana w przybliżeniu) jeszcze w lutym 2014 r. była na stronie w Wikipedii dotyczącej tramwajów w Gdańsku (https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Tramwaje_w_Gdańsku&oldid=38813462), także na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku podano datę 1957 jako rok przeniesienia pętli (<http://www.ztm.gda.pl/hmvc/index.php/sipinfo/wieceji/89> dostęp: 5.04.2014 r.), niestety podobnie w stosunkowo nowym, imponującym dziele jakim jest „Encyklopedia Gdańska” nie zweryfikowano tej daty i podano 1957 r. – *Encyklopedia Gdańska*, pod red. J. Mykowskiego i B. Śliwińskiego, Gdańsk 2012, s. 1057; Prawdziwa data przeniesienia pętli wymagałaby kwerendy prasowej. Z pracy Henryka Jursza wynika, że prace przy przebudowie Grunwaldzkiej toczyły się już w 1961 r. – H. Jursz, *op. cit.*, s. 111.

o zlikwidowaniu tej ulicy), wybrano argumentując to wystarczającym zaspokojeniem dojazdu do osiedla przy ul. Abrahama przy skróceniu biegu pojazdów w odniesieniu do innych wariantów (w jednym wariancie po drugiej stronie nasypu, w innym dalej – przy następnym przystanku tramwajowym, wtedy: Szpital Marynarki Wojennej), co miało być tańsze w eksploatacji. Nie wspomniano w ogóle o możliwej odbudowie kolei i możliwości przesiadki na pociąg¹¹. A jak zostanie to przedstawione w dalszej części opracowania, był to czas kiedy wydawało się, że do odbudowy dojdzie. Można zakładać, że gdyby wiązano nową lokalizację pętli tramwajowej z odbudową kolei i przesiadkami to we wspomnianym dokumencie wspomniano by o tym. Janusz Kowalski podał więc w tym wypadku błędną informację. Inne informacje zawarte w jego artykule wydają się prawdopodobne (umieszczanie odbudowy kolei w kolejnych planach perspektywicznych dla Trójmiasta), ale w odczuciu autora nie ma na to pewności. W toku dodatkowej kwerendy archiwalnej nie udało się bowiem odnaleźć autorowi zatwierdzonych planów perspektywicznych, a więc nie było możliwości najprostszej choćby weryfikacji tych informacji. Mimo to zostały one wykorzystane w niniejszym opracowaniu, ale z podkreśleniem niepewności źródła informacji.

Niniejsza praca powstała pierwotnie jako praca magisterska na kierunku historia na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Gdańskiego. Z tego wynika widoczna cecha tej pracy: ograniczenie tematu do jednego okresu aktywności na rzecz odbudowy. Obroniona praca magisterska została poprawiona i opublikowana w postaci elektronicznej w 2014 r.¹², obecne drugie wydanie jest skutkiem dalszych zmian wprowadzonych w marcu 2020 r. Przede wszystkim skrócony został drugi rozdział, a także zostały wykorzystane znalezione później materiały archiwalne. Autor chciałby podziękować w tym miejscu Henrykowi Jurszowi za udostępnienie wspomnianej teczki I „założeń projektowych”, podaniu informacji na temat kilku innych materiałów, a także za zaoferowanie pomocy przy wydaniu tej pracy w formie elektronicznej. Kolejną osobą której autor chciałby podziękować jest Leszek Lewiński, który udostępnił swoją pracę dyplomową.

11 Archiwum Państwowe w Gdańsku 1280/1343, *Protokoły posiedzeń Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych*, s. 183-184, mikrofilm.

12 Nadal jest dostępna w serwisie Google Books.

Historia linii kolejowej Gdańsk-Wrzeszcz – Stara Piła

Historia budowy

Jesienią 1911 roku rozpoczęła się budowa linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła¹³ o długości 19,5 km. Była to linia od początku projektowana jako drugorzędna o znaczeniu lokalnym, która miała poprawić połączenie Gdańska z Kaszubami. Wprawdzie istniało już takie połączenie, łączące Gdańsk z Kartuzami przez Pruszcz Gdański, ale wiązało się ono z przesiadkami. Długi był także czas podróży wynikający z jazdy dłuższą trasą oraz niższych parametrów technicznych szlaku – łuków o małych promieniach ograniczających możliwą prędkość. Dodatkowo, co oczywiste, nowa linia kolejowa oprócz połączenia ze Starą Pیلą lub dalej z Kartuzami, miała usprawnić komunikację z wsiami przez które przebiegała, np. Brętowem czy Kokoszkami, oraz zwiększyć możliwości transportu lokalnej produkcji¹⁴.

Budowa nowej linii o znaczeniu miejscowym wiązała się z polityką władz niemieckich dotyczącej rozwoju kolei, a polegającej na wspieraniu budowy gęstej sieci kolejowej. Zakładano bowiem, że sprzyja to rozwojowi gospodarstwu regionów jak i całego państwa. Zasady budowy drugorzędnych dróg żelaznych w Prusach określono w ustawie z 1880 r. W tym czasie państwo niemieckie dysponowało już niezbędnymi głównymi liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym, mogło więc sobie pozwolić na budowę linii o znaczeniu miejscowym. Drugorzędne szlaki kolejowe budowano jako odgałęzienie od istniejącej linii głównej, czasem łącząc je z kolejną linią miejscową lub główną. W innych przypadkach, taką ślepo zakończoną linię, przeważnie później wydłużano¹⁵.

Początkowo w państwie niemieckim budowane były prywatne linie kolejowe, tam gdzie spółki kolejowe widziały w tym opłacalną inwestycję. Obszar zacofanego i mało zasiedlonego Pomorza był jednak terenem nieatrakcyjnym dla prywatnych inwestorów. Z tego względu poczynając od połączenia Berlina z Królewcem (przy okazji z odgałęzieniem do Gdańska) projektowane koleje musiały być finansowane ze środków państwowych. Taki projekt, Kolei Wschodniej, przedstawiono w 1842 r.

13 H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013, s. 53.

14 *Ibidem*, s. 49; L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, „Świat Kolei” 2/2001.

15 Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 33-34.



Rys. 1. Schemat połączeń kolejowych na Pomorzu w 1860 r.

OPRAC.: H. JURSZ NA PODST. 75 LAT PÓŁNOCNEGO OKRĘGU..., RED. S. WILIMBERG, GDAŃSK 1996, S. 218

Jednak nie wszyscy byli zainteresowani tą inwestycją. Pojawiły się sprzeciwy z części terenów państwa pruskiego, w których interesie nie była budowa takiego połączenia kolejowego, szczególnie ze środków budżetowych¹⁶.

Decyzję o budowie i przebiegu całej linii Kolei Wschodniej zatwierdzono w 1845 r. przewidując współudział prywatnych inwestorów. Jednak wbrew tym założeniom nie doszło do ich zainteresowania tym przedsięwzięciem. Okazało się także, że zbyt nisko oszacowano koszt inwestycji. Wymusiło to zmiany w projekcie i ostatecznie plan budowy linii kolejowej z Berlina do Królewca wraz z odgałęzieniem do Gdańska zatwierdzono na początku 1846 r. zakładając zakończenie budowy w 1857 r. Z samą budową były kolejne problemy. Mimo to w 1852 r. zakończono budowę odcinka do Gdańska przez Bydgoszcz i Tczew, a całą trasę do Królewca ukończono w planowanym terminie, tj. w 1857 r.¹⁷

Od tego czasu na Pomorzu powstało wiele linii kolejowych¹⁸. Budowa linii z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły była więc uzupełnieniem istniejącej

16 G. Labuda, *Dzieje kolei normalnotorowej na Pomorzu Gdańskim* [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, pod red. D. Kellera, Rybnik 2012, s. 247-248; J. Pawłowski, *Początki (1851-1920)* [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, red. S. Wilimberg, Gdańsk 1996, s. 15.

17 G. Labuda, *op. cit.*, s. 248-249; J. Pawłowski, *op. cit.*, s. 15-17.

18 O rozwoju sieci kolejowej na Pomorzu zob. dwa związane teksty: A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, „Świat Kolei” nr 5/1998, s. 10-15; J. Pawłowski, *op. cit.*, s. 24-30; Wykaz linii kolejowych na Pomorzu Gdańskim wraz z datami otwarcia i długością odcinków można zobaczyć w – G. Labuda, *op. cit.*, s. 262-264; Z bogatych w szczegóły opracowań – H. Jursz, *op. cit.*, s. 15-40.



Rys. 2. Schemat połączeń kolejowych na Pomorzu w 1900 r.

OPRAC.: H. JURSZ NA PODST. 75 LAT PÓŁNOCNEGO OKRĘGU..., RED. S. WILIMBERG, GDAŃSK 1996, S. 222

sieci komunikacyjnej. Koncepcja tej inwestycji rozważana była już pod koniec lat 90. XIX w. – wówczas jako towarowa linia wąskotorowa poprowadzona z Gdańska lub Oliwy przez Klukowo do Żukowa¹⁹. W 1906 r. powrócono do tych rozważań. Władze dostrzegły sensowność tego pomysłu i prowadzono dalsze rozmowy na temat przebiegu trasy, przy czym szybko uznano, że zamiast linii wąskotorowej powinna powstać kolej normalnotorowa jako nowe połączenie z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły, a dalej do Kartuz. Zainteresowanie planowaną koleją wykazywały także władze wojskowe, proponując własny przebieg trasy w rejonie Wrzeszcza i Zaspy, który jednak nie został ostatecznie zaakceptowany. Mimo to, wojsko miało duży udział w procesie projektowania linii, przedstawiając swoje wymagania, w tym możliwość zaminowania mostów i wiaduktów²⁰.

Pod koniec 1907 r. przyjęto plan przebiegu linii: Gdańsk Wrzeszcz – Kiełpiniek – Kokoszki – Leżno – Stara Piła. Zakładano, że poza poprawą komunikacyjną między Kaszubami a Gdańskiem i jego kurortami, planowana linia kolejowa pomoże konkurować lokalnym firmom. „Uważano także, że przyczyni się do narodowo-politycznego scalenia regionu poprzez podniesienie

¹⁹ *Ibidem*, s. 49.

²⁰ *Ibidem*, s. 49–51.



Rys. 3. Schemat połączeń kolejowych na Pomorzu w 1920 r.

OPRAC.: H. JURSZ NA PODST. 75 LAT PÓŁNOCNEGO OKRĘGU..., RED. S. WILIMBERG, GDAŃSK 1996, S. 224

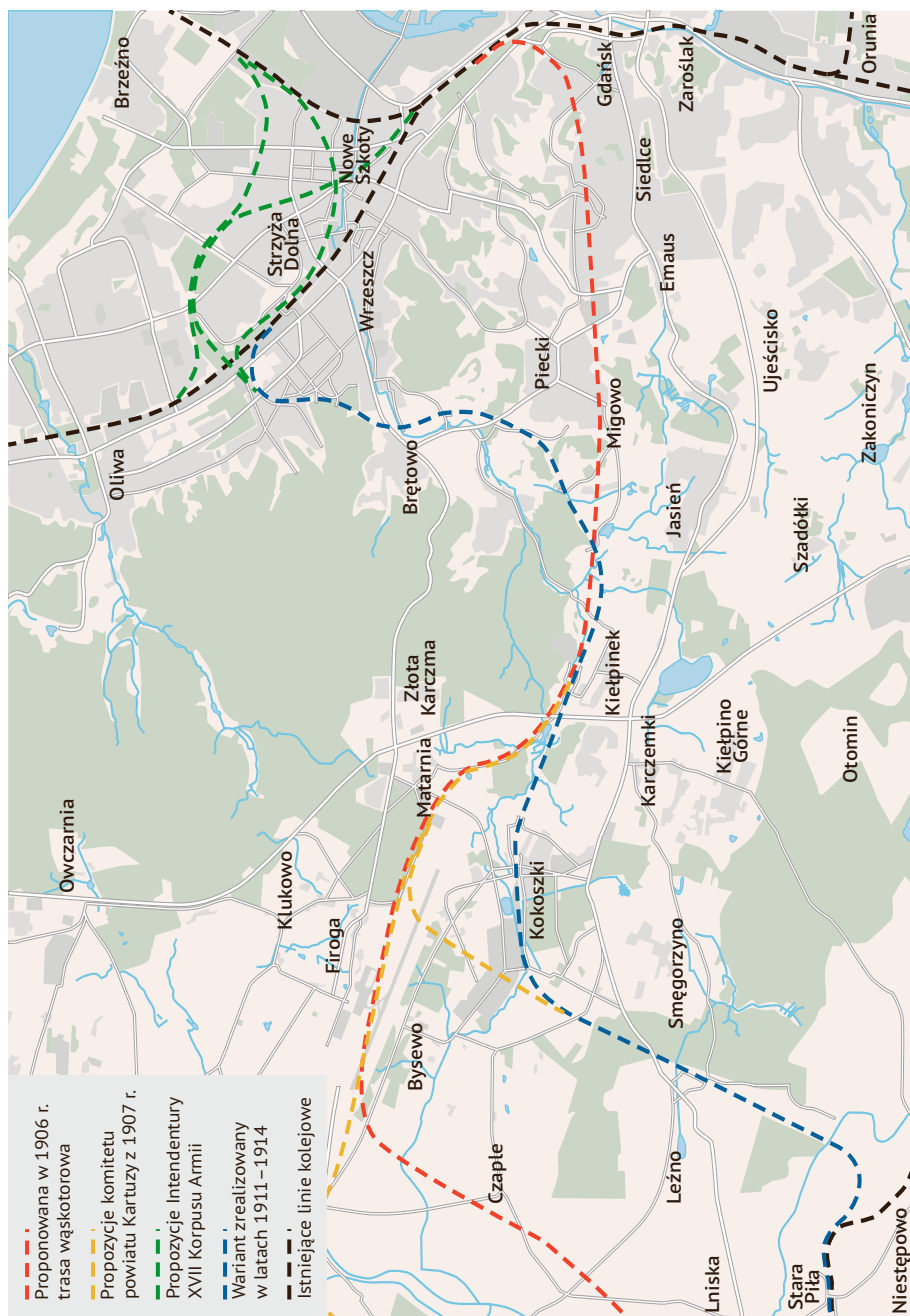
kulturowego statusu mieszkańców okolicznych miejscowości”²¹. Poza przebiegiem plan określał także warunki techniczne trasy (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania z drogami), charakter budynków stacyjnych, dodatkowy peron we Wrzeszczu, docelową prędkość jazdy 50 km na godzinę. Dalej projekt przewidywał także częstotliwość jazdy pociągów, ceny biletów oraz mieszane składry osobowo-towarowe²².

W połowie 1908 r. Intendentura XVII Korpusu Armii wysłała do gdańskiej dyrekcji kolei pisemną akceptację dla planu budowanej trasy wyrażając przy tym niezadowolanie z powodu odrzucenia wniosku wojska co do przebiegu linii we Wrzeszczu²³. W marcu następnego roku w parlamencie pruskim złożono projekt ustawy o obciążeniach kolejowych, z których miano finansować planowane inwestycje kolejowe. Przyjęto ją w lipcu. Zakładała ona przeznaczenie 77 427 000 marek na budowę

21 *Ibidem*, s. 51; Z. Taylor, *op. cit.*, s. 35; W podobnym duchu argumentowano konieczność odbudowy tej linii w założeniach odbudowy opracowanych w dyrekcji kolejowej w Gdańsku, zob. s. 45; Podobnie w raporcie sporządzonym w Komitecie Wojewódzkim PZPR w 1960 r. zob. s. 50; Warto przeczytać interesujący, choć krótki, tekst na temat wpływu kolei w XIX wieku na zmiany w mentalności ludzi oraz związane z koleją opinie, napisanego na przykładzie Śląska i Galicji w XIX wieku – J. Kurek, *Kolej i tożsamość (kilka sugestii ze Śląskiem i Galicją w tle)* [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, pod red. D. Kellera, Rybnik 2012, s. 11–18.

22 H. Jursz, *op. cit.*, s. 51–52.

23 *Ibidem*, s. 52.



Rys. 4. Proponowane warianty przebiegu trasy linii kolejowej.

ŹRÓDŁO: H. JURSZ, KOLEJĄ Z WRZESZCZA NA KASZUBY, GDAŃSK 2013, S. 56

lokalnych linii kolejowych, z czego 6,8 mln marek na budowę interesującej nas linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła²⁴.

Przyjęcie tej ustawy pozwoliło na podejmowanie dalszych kroków związanych z budową. W 1910 r. rozpoczęto pozyskiwanie gruntów, a w maju następnego roku komitet powiatu Gdańskie Wyżyny informował dyrekcję kolei o sfinalizowaniu wykupu 39 działek oraz, że do wykupu zostało jeszcze 7. Przy czym poproszono o środki finansowe na dalsze prowadzenie wykupów niezbędnych działek. Sam proces pełnego uregulowania wykupu toczył się jeszcze pod koniec 1912 r.²⁵

Prace budowlane rozpoczęto jednak wcześniej, na jesieni 1911 r., a w sierpniu 1912 r. trwały już na całej długości linii. Wtedy też zaczęto budować wiadukty nad dzisiejszą al. Grunwaldzką, jak i nad ul. Wita Stwosza. W tym samym czasie, gotowe już były przyczółki największego z wiaduktów na budowanej linii kolejowej, nad dzisiejszą ul. Juliusza Słowackiego²⁶. Budowano oczywiście i wiele innych obiektów. W ramach dygresji warto tu wspomnieć, że w 1990 r. w tygodniku kolejarza „Sygnały” pojawiły się dwa artykuły pt. „Szlakiem 21 mostów”²⁷ o omawianej linii kolejowej, których tytuł jasno wskazuje na liczne wiadukty jako cechę charakterystyczną tej linii²⁸. Wynika to ze wspomnianego już wcześniej założenia żeby trasa kolei miała charakter bezkolizyjny. Szczegóły dotyczące budowy innych wiaduktów pomijam, gdyż we własnym subiektywnym odczuciu owe wiadukty nie były tak zauważalne jak wspomniane trzy, których pozostałości w postaci przyczółków były jeszcze do niedawna charakterystycznym widokiem przy bardzo ruchliwych węzłach komunikacyjnych Gdańska.

Poza postęпами w budowie w połowie 1912 r. pojawiła się także inicjatywa modyfikacji w planie inwestycji. Otóż była to sugestia ze strony zainteresowanych mieszkańców by powstała także stacja w Brętowie. Duże nachylenie toru uniemożliwiałoby jednak opłacalną budowę i eksploatację peronu wraz z rampą towarową. Zgodzono się na możliwość budowy niewielkiego przystanku osobowego. Pierwszy kosztorys stacji dostępny był w październiku 1912 r. Według niego koszt budowy przystanku wynosił 49 tys. marek. Jednak już w maju następnego roku zakładano koszt 25 tysięcy. Wkrótce okazało się, że w kosztach budowy chcą partycypować mieszkańcy, ale w związku z tym konieczna może być także inna lokalizacja niż zakładano. Przy negocjacjach brał udział komitet powiatu Gdańskie Wyżyny, a sam

²⁴ *Ibidem*, s. 52.

²⁵ *Ibidem*, s. 52-53.

²⁶ *Ibidem*, s. 53-54; Warto nadmienić, że cytowana praca Henryka Jursza jest bogata w szczegółowy opis postępów budowy.

²⁷ Najpierw opublikowano krótki tekst – J. Zemła, *Szlakiem 21 mostów*, „Sygnały” nr 1/1990; Później w tym samym roku pojawiło się krótkie rozszerzenie tego tematu przez innego autora – R. Witkowski, *Szlakiem 21 mostów*, „Sygnały” nr 19/1990.

²⁸ Mostów było jednak więcej, na całym odcinku od Wrzeszcza do Starej Piły wybudowano: 10 wiaduktów drogowych nad torami oraz 15 wiaduktów kolejowych – H. Jursz, *op. cit.*, s. 63.

powiat od początku inicjatywy budowy stacji w Brętowie, był przewidywany jako finansujący budowę dróg dojazdowych. Po dalszych negocjacjach w listopadzie 1913 r. szacowany koszt inwestycji spadł do 4,5 tys. marek. W marcu następnego roku Ministerstwo Robót Publicznych poinformowało dyrekcję kolei o akceptacji projektu przystanku Brętowo, wraz z kosztem 4,5 tys. marek, które miały zostać pokryte przez dyrekcję kolei²⁹.

W tym czasie budowa linii dobiegała końca – już ostatniego dnia lutego 1914 r. zakończono układanie torów. Następnie, 11 kwietnia ze strony Ministerstwa Robót Publicznych, podjęto decyzję o zgodzie na otwarcie linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła w dniu 1 maja 1914 r. Także 11 kwietnia prezydent rejencji gdańskiej zarządził odbiór techniczny zakończonej inwestycji, który odbył się podczas przejazdu specjalnym pociągiem 15 kwietnia. Protokół z odbioru był gotowy już dwa dni później. Wskazano w nim na trwające prace przy niektórych drogach dojazdowych, ale uznano, że nie ma zagrożenia nieukończenia ich w terminie, a tym samym nie wyrażono zastrzeżeń, co do otwarcia linii w planowanym dniu 1 maja 1914 r. Istotnie tego dnia nowo wybudowana linia została oficjalnie otwarta³⁰.

Charakterystyka linii

Jak już wspomniano, była to linia drugorzędna o znaczeniu miejscowym. Jednak od początku była przygotowana tak, by możliwe było podwyższenie jej rangi. Tuż przed jej otwarciem, w „Danziger Zeitung” opublikowano notatkę, w której przypuszczano, że ta kolej ma być fragmentem szybszego połączenia do Berlina³¹. Domniemanie to opierało się na fakcie prowadzenia w tym czasie prac przy budowie linii na dalszym odcinku, z Czerska do Liniewa. Inwestycję tę przerwała zmiana granic po I wojnie światowej – zostały po niej nasypy oraz ukończona część wiaduktów³². O potencjale tego szlaku świadczy, wspomniany już, bezkolizyjny charakter linii kolejowej osiągnięty poprzez zaprojektowanie i budowę licznych wiaduktów. Z wiaduktami związana jest dodatkowo kwestia wskazująca na planowane perspektywy rozwojowe drogi żelaznej z Wrzeszcza do Starej Piły.

Otóż, jak twierdzi Henryk Jursz, charakterystyczne schodkowanie po jednej stronie każdego mniejszego wiaduktu, było przygotowaniem pod przyszłą jego rozbudowę o drugi tor. W przypadku większych obiektów jak np. przy wiadukcie nad dzisiejszą ul. Juliusza Słowackiego, wybudowano fundamenty pod rozbudowę³³,

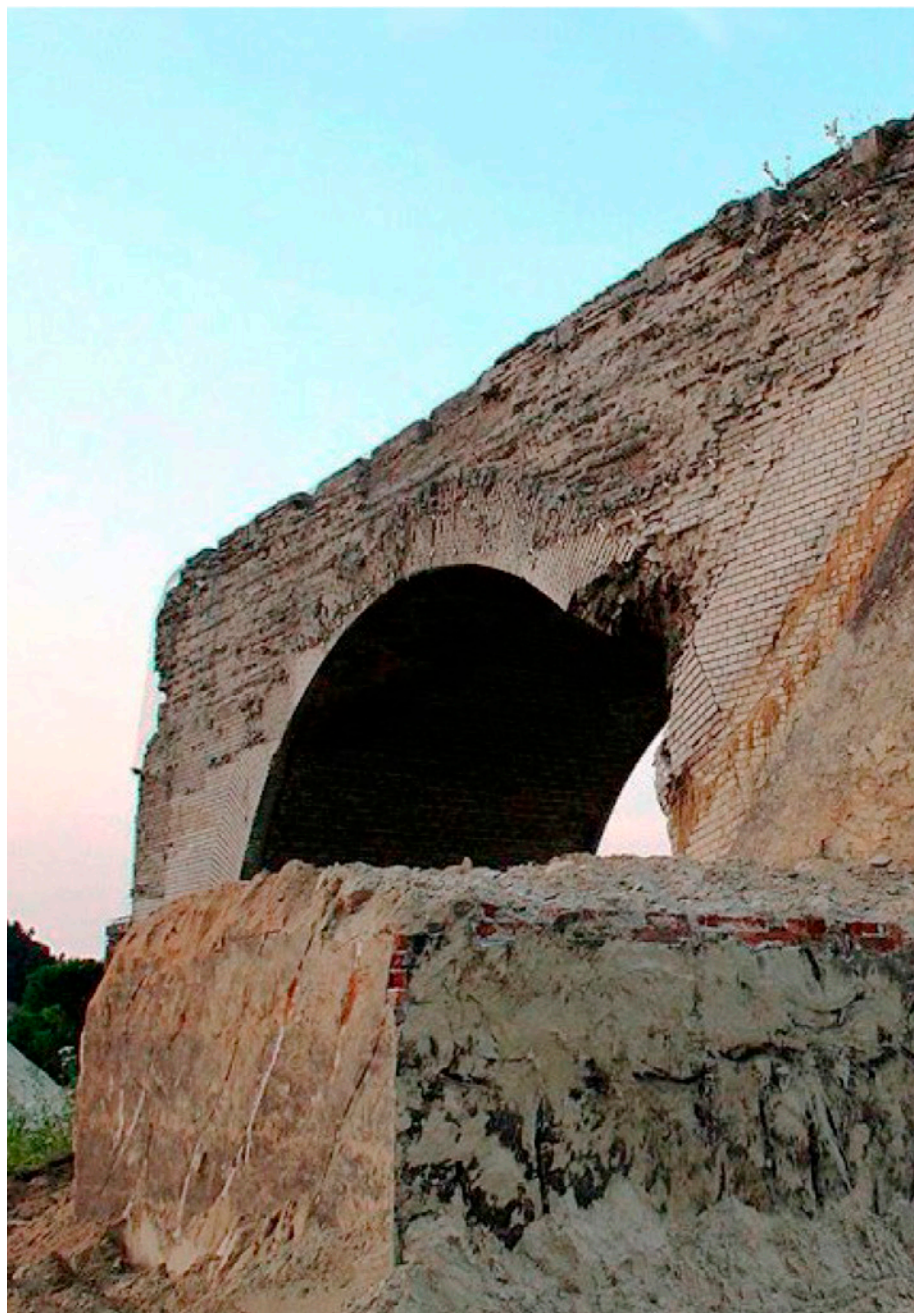
29 *Ibidem*, s. 58-61.

30 *Ibidem*, s. 60-62.

31 Za: B. Bajków, *Linia kolejowa z gdańskiego Wrzeszcza przez Starą Pile, Liniewo, Bąk do Czerska*, <http://byekuf.republika.pl/kolej/kolej.html> [dostęp: 2.07.2013 r.].

32 *Ibidem*; Z. Taylor, *op. cit.*, 44-46; Podczas spotkania ze mną Leszek Lewiński także zwrócił uwagę na konieczność patrzenia na linię z Wrzeszcza do Starej Piły jako element większej całości – ekspresu do Berlina.

33 H. Jursz, *op. cit.*, s. 64.



Fot. 1. Przyczółek wiaduktu przy ul. Słowackiego.

FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM,

ŹRÓDŁO: [HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/POMORSKAKOLEJMETROPOLITALNA/](https://www.facebook.com/pomorskakolejmetropolitalna/) [DOSTĘP: 9.09.2013]



Fot. 2. Fragment wiaduktu nad ul. Dolne Migowo.

FOT. KAMIL WROTKOWSKI



Fot. 3. Niewielki wiadukt przy Kościele pw. Zmartwychwstania Pańskiego od wspomnianej prawej strony ze schodkowaniem pod rozbudowę na drugi tor.

FOT. KAMIL WROTKOWSKI



Fot. 4. Zdjęcie tego samego wiaduktu z drugiej strony.

FOT. KAMIL WROTKOWSKI



Fot. 5. Wiadukt w okolicach zakończenia ul. Ogrodowej, od prawej strony z widocznym schodkowaniem.

FOT. KAMIL WROTKOWSKI



Fot. 6. Ten sam wiadukt, ale od drugiej strony.

FOT. KAMIL WROTKOWSKI

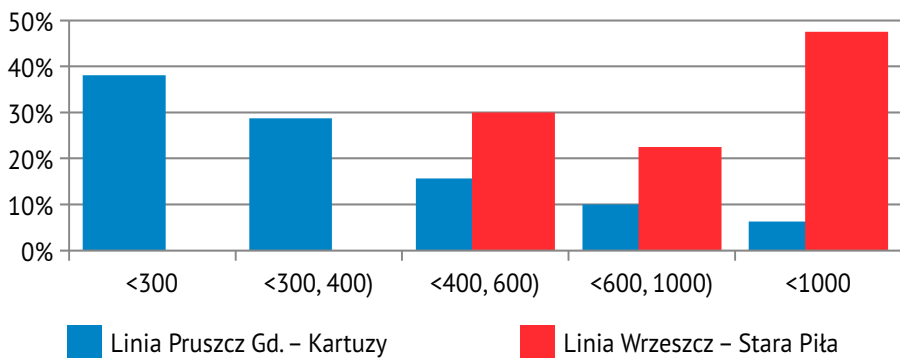


Diagram 1. Porównanie kształtowania się łuków poziomych na liniach Pruszcz Gdański – Kartuzy i Wrzeszcz – Stara Piła.

ŹRÓDŁO: W. KOC, ZNACZENIE LINII WRZESZCZ – STARA PIŁA W OBSŁUDZE REGIONU (KONCEPCJA KASZUBSKIEJ KOLEI REGIONALNEJ), [W:] TRANSPORT SZYNOWY W OBSŁUDZE AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ. POWIĄZANIE GDAŃSKA Z WYSOCZYNĄ KASZUBSKĄ, MATERIAŁY Z SYMPOZJUM NAUKOWO-TECHNICZNEGO Z 9 LISTOPADA 2000 R. NA POLITECHNICE GDAŃSKIEJ, S. 5. KSEROKOPIA W POSIADANIU AUTORA)

które zostały odsłonięte podczas prac przy budowie tzw. Nowej Słowackiego w latach 2011-2012. Podobnie w przypadku wiaduktu nad ul. Dolne Migowo, podczas przygotowań do jego wyburzenia, również odsłonięto fundamenty pod rozbudowę.

Wracając do schodkowania przy mniejszych wiaduktach, idąc szlakiem linii kolejowej od strony Wrzeszcza było ono zawsze po prawej stronie, zaczynając od małego przejścia przy zakończeniu dzisiejszej ul. Jana Kiepy oraz Kościoła pw. Zmartwychwstania Pańskiego. Kolejnym elementem wskazującym na możliwość wykorzystania tej linii jako pierwszorzędnej, były większe promienie łuków poziomych. Jak zostało to wspomniane na początku rozdziału, linia z Wrzeszcza do Starej Piły skróciła czas jazdy do Kartuz w odniesieniu do połączenia przez Pruszcz Gdański, gdyż to połączenie było krótsze o około 15 km i miało wyższe parametry techniczne. Promienie łuków poziomych wpływają na możliwą prędkość, im są wyższe tym wyższa jest maksymalna prędkość. Władysław Koc z Politechniki Gdańskiej, podczas sympozjum naukowo-technicznego nt. „Transport szynowy w obsłudze aglomeracji gdańskiej: Powiązanie Gdańska z Wysoczyzną Kaszubską”, które odbyło się w 2000 r., wygłosił referat, w którym przedstawiając atut odcinka z Wrzeszcza do Starej Piły stwierdził, iż „według współczesnych kryteriów linia Pruszcz Gdański – Kartuzy to linia dla prędkości maksymalnej 60 km/h, a na linii Wrzeszcz – Stara Piła możliwe są prędkości dwukrotnie większe”³⁴.

³⁴ W. Koc, *Znaczenie linii Wrzeszcz – Stara Piła w obsłudze regionu (konceptcja Kaszubskiej Kolei Regionalnej)* [w:] *Transport szynowy w obsłudze aglomeracji gdańskiej. Powiązanie Gdańska z Wysoczyzną Kaszubską*, materiały z Sympozjum Naukowo – Technicznego z 9 listopada 2000 r. na Politechnice Gdańskiej, s. 5-6. materiały ksero w posiadaniu autora.

Z kolei Leszek Lewiński w swojej pracy dyplomowej z 1985 r. oceniającej celowość i możliwość odbudowy tej linii wyliczył, że promienie łuków poziomych dla odcinka umożliwiają:

- z Gdańska Wrzeszcza do Kiełpinka – prędkość do 90 km/h dla pociągów pasażerskich,
- z Kiełpinka do Starej Piły – prędkość 90 km/h dla pociągów pasażerskich, a 50 km/h dla pociągów towarowych³⁵.

Jak wspomniano planowana docelowa prędkość wynosiła 50 km/h, jak widać późniejsze wyliczenia mówiły o takiej samej maksymalnej prędkości dla prędkości pociągów towarowych. A przecież początkowo rozważano budowę tego połączenia kolejowego jako czysto towarowego, a w planie z 1907 r. przyjęto, że składy mają być mieszane, więc prędkości dla zwykłych pociągów osobowych nie było potrzeby brać pod uwagę.

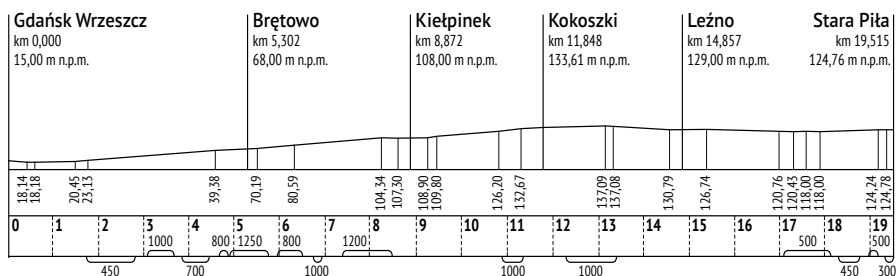
Możliwe jest oczywiście, że te atuty tego odcinka nie świadczą o planowanym awansie tego szlaku, a wynikają z wizjonerstwa projektantów. Warto zacytować tutaj wspomnianego już Leszka Lewińskiego, który przy okazji 160. rocznicy kolei w Gdańsku powiedział dla portalu *trojmiasto.pl*, że „układ geometryczny nowej linii, został zaprojektowany w taki sposób, aby można było po niej pędzić z prędkością 160 km na godzinę. Bo wtedy budowali inżynierowie, technicy i rzemieślnicy. Z perspektywą najbliższych stu lat. A dziś budują księżowi...”³⁶. Lewiński mówił oczywiście o innej linii, wspomnianym wcześniej odgałęzieniu do Gdańska ukończonym w 1852 r. czyli projekcie przeszło 60 lat wcześniejszym. Jednak linię do Starej Piły projektowali przecież następcy tamtych inżynierów, a dowody przyszłościowego myślenia na linii z Wrzeszcza do Starej Piły, wskazują, że cytata można i odnieść do niej. Omawiany odcinek został wybudowany w trudnych warunkach terenowych i możliwe jest, że od razu założono wzrost potrzeb transportowych w przyszłości. Bez planu o awansie linii zaprojektowano wszystko tak, aby modernizacja szlaku mogła odbyć się jak najmniejszym kosztem.

Jak wspomniano, linię wybudowano w trudnych warunkach terenowych. Wiąże się to z potrzebą budowy licznych przekopów i nasypów, skutkiem czego jest także pewna krętość trasy. Inna charakterystyczna cecha tego odcinka kolejowego wiąże się z dużą zmianą wysokości między Gdańskiem a Starą Piłą. W rozprawie Antoniego Wrzosa z 1935 r. można znaleźć stwierdzenie, że była to linia z „ogromnym urozmaicheniem hipsometrycznym”³⁷. Odnosząc się do tej linii, ale w szerszej trasie,

35 W cytowanej pracy zabrakło wyliczenia prędkości dla pociągów towarowych na odcinku z Gdańska Wrzeszcza do Kiełpinka, wynikało to z założenia, że odbudowana linia na tym odcinku będzie obsługiwała wyłącznie ruch pasażerski – L. Lewiński, *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszyki*, cz. 2, praca dyplomowa, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolei, Gdańsk 1985, s. 134-136.

36 *Rocznica pierwszego pociągu w Gdańsku* – <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Rocznica-pierwszego-pociagu-w-Gdansk-u-n60230.html> [dostęp: 2.07.2013 r.]

37 A. Wrzosek, *Z geografii komunikacyjnej Pomorza*, Toruń 1935, s. 6.



Rys. 5. Profil linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła.

ŹRÓDŁO: H. JURSZ, *KOLEJĄ Z WRZESZCZA NA KASZUBY*, GDAŃSK 2013, S. 56

tn. z Gdańska do Kartuz, napisał „Najjaskrawiej uwydatnia się zróżnicowanie hipsometryczne przy linii Gdańsk – Kokoszek – Kartuzy, która na przestrzeni 36 km³⁸ wykazuje ogromną różnicę wzniesień 213,9 m! Podobnej nie spotyka się w Polsce nigdzie poza ściśle górkami w Karpatach”³⁹. W tej rozprawie pojawia się jeszcze interesująca ciekawostka: „Najwyżej leżącą stacją Pomorza są Kartuzy (218,5 m, a więc nieco wyżej, niż np. dworzec w Krakowie!)”⁴⁰, możliwe, że dzisiejsze pomiary się trochę różnią, ale na pewno porównywalność wysokości Kartuz do Krakowa w metrach nad poziomem morza jest aktualna. Wracając do omawianej linii kolejowej, różnice wysokościowe z Wrzeszcza do Starej Piły są mniejsze. Najwyżej położona stacja mieściła się w Kokoszkach (133,6 m n.p.m. na 8,9 km), a koniec wybudowanego odcinka – Stara Piła – jest niewiele niżej (124,7 m n.p.m.). Jednakże długość trasy wynosiła 19,5 km, a tym samym wzrost wysokości jest większy właśnie na odcinku z Wrzeszcza do Starej Piły⁴¹. Dziś także zwraca się uwagę na tę cechę tej linii i pomimo bliskości morza charakteryzuje się ją jako typowo podgórką⁴².

Okres funkcjonowania linii do jej rozebrania

Na nowo otwartej linii – w 1914 r. – kursowały cztery pary pociągów na dobę w relacji Gdańsk – Kartuzy. Szybko też postanowiono wprowadzić specjalne pociągi niedzielne i świąteczne. W praktyce oznaczało to dwa dodatkowe pociągi z Gdańska do Kartuz i jeden z Kartuz do Gdańska. W następnym roku zmniejszono częstotliwość jazdy pociągów o jedną parę, jednak w okresie letnim 1915 r. uruchomiono dodatkowe kursy pociągów. Podobnie było w latach następnych. W tym czasie, w związku z prowadzoną od roku I wojną światową, wdrażano oszczędności w inwestycjach,

³⁸ W rzeczywistości 39,9 km – A. Głuszko, *Kaszubski ekspres*, „30 dni” nr 5/6 2010, s. 14.

³⁹ A. Wrzosek, *op. cit.*, s. 18.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 18.

⁴¹ H. Jursz, *op. cit.*, s. 57.

⁴² L. Lewiński, *Ocena celowości...*, cz. 1, s. 12; *Ibidem*, cz. 2, s. 133.

także kolejowych. W związku z tym ograniczono środki na inwestycje, a tym samym wydłużano czas zakończenia prowadzonych wówczas prac takich jak rozbudowa torów z Gdańska do Sopotu czy też związana z nią przebudowa dworca we Wrzeszczu (która była zresztą prowadzona od 1912 r. i była częściowo inwestycją uzupełniającą i równoległą do budowy linii do Starej Piły⁴³). Ograniczano także ruch pasażerski⁴⁴, co mogło wiązać się z potrzebami transportowymi dla przemysłu wojennego, a nie z oszczędnościami. Linia z Wrzeszcza do Starej Piły nie wykazywała znaczenia strategicznego i ograniczenie kursowania pociągów mogło wiązać się po prostu z mniejszym zainteresowaniem, z wyjątkiem okresów letnich, które sprzyjały wypoczynkowi na Kaszubach.

Po zakończeniu I wojny światowej, do wejścia w życie Traktatu Wersalskiego 10 stycznia 1920 r., kolej w Gdańsku cały czas podlegała zarządowi niemieckiemu. Następnie została objęta zarządem tymczasowym. W związku z postanowieniami granicznymi, linię z Gdańska do Kartuz przecinała granica Wolnego Miasta Gdańska i Polski pomiędzy stacjami w Kiełpinku a Kokoszkach, na których odbywały się kontrole graniczne. Obywatelom Polski i Gdańska do przekroczenia granicy wystarczał tylko dowód osobisty, więc docelowa grupa podróżujących nie miała problemów z przekroczeniem granicy, a tym samym z przejazdem pociągiem z Kartuz do Gdańska lub odwrotnie. Podróż komplikowało jednak obowiązywanie różnych systemów monetarnych po obu stronach granicy⁴⁵, a tym samym konieczność płacenia za bilety w różnych walutach. Kwestia ta była w szczególności uregulowana specjalnymi rozporządzeniami polskiego Ministra Kolei Żelaznych⁴⁶. Ostatecznie jednak wydano rozporządzenie o płatności za przewozy wyłącznie w walucie polskiej

43 A. Massel, *op. cit.*, s. 14.

44 H. Jursz, *op. cit.*, s. 65-66.

45 Na marginesie warto dodać, że umowa polsko-gdańska z 1920 r. przewidywała przyszłą unię walutową (byłoby to naturalne rozwinięcie unii celnej wynikającej z postanowień Traktatu Wersalskiego), jednak znacznie wyższa inflacja w Gdańsku wymagała szybszej reformy walutowej, na którą się strona polska zgodziła. Tym samym Gdańsk zaczął emitować własną walutę i projekt unii walutowej stał się nieaktualny – W. Morawski, *Od marki do złotego. Historia finansów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008, s. 102; Item, *Zarys powszechnej historii pieniądza i bankowości*, Warszawa 2002, s. 348.

46 Najpierw przewidywano pełną płatność w walucie strony z której się podróżowało, zob. pkt. „A” w – *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami kolei polskich i stacjami, położonymi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami kolei polskich przez obszar W. M. Gdańska*, Dziennik Ustaw 1920 nr 39 poz. 238; W rozporządzeniu o pół roku późniejszym istniała już regulacja o cenie jako elemencie składowym ceny za przejazd na obszarze Polski oraz oddzielne Wolnego Miasta Gdańsk, ceny miały być regularnie przeliczane, zob. pkt. „A” w – *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami kolei państwowych a stacjami, położonymi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar Wolnego Miasta Gdańska*, Dziennik Ustaw 1920 nr 87 poz. 576; Później przewidziano także możliwość by podróżując z Gdańska opłatę za przejazd na obszarze Polski zapłacić w polskiej walucie, zob. § 1 pkt. „A” w – *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 23 stycznia 1922 r. o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonymi na obszarze W. M. Gdańska, oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar W. M. Gdańska*, Dziennik Ustaw 1922 nr 7 poz. 52; H. Jursz, *op. cit.*, s. 67-68.

od grudnia 1932 r.⁴⁷ Po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego, a tym samym zmianom granic na Pomorzu, liczbę pociągów z Wrzeszcza do Starej Piły ograniczono do dwóch par na dobę⁴⁸. Taka sytuacja utrzymywała się dłuższy czas. Częściowo mogło to być związane z wybudowaniem polskiego połączenia kolejowego z Gdynią przez Kokoszeki w 1921 r., które poza dostępem do portu, mogło także być używane do kreowania ciężenia Kaszubów do polskiej Gdyni. I tak, o ile w 1922 r. z Kokoszek do Gdyni kursowała tylko jedna para pociągów, dodatkowo także jedna kursująca ze Starej Piły do Kokoszek, to w 1928 r. było to nawet siedem kursów. Wtedy też obok dwóch par pociągów na linii do Wrzeszcza pojawił się dodatkowy kurs wyłącznie pasażerski⁴⁹. Jednak dzięki połączeniu Kokoszek z Gdynią, odcinek z Kokoszek do Wrzeszcza, miewał także awaryjne zastosowanie. Gdy więc doszło do zablokowania torowiska na trasie z Gdańska do Gdyni przez Sopot, to wykorzystywano odcinek z Wrzeszcza do Kokoszek jako objazd⁵⁰.

Po rozpoczęciu II wojny światowej doszło do wstrzymania ruchu kolejowego na omawianej linii. Jednak już 28 września 1939 r. wznowiono ruch pociągów, ale tylko w postaci jednej pary kursów na dobę. Miesiąc później uruchomiono dodatkowo parę pociągów niedzielnych. W 1940 r. po przeprowadzeniu inwentaryzacji linii z Wrzeszcza do Starej Piły zwiększono ruch pociągów i zaczęły one kursować w liczbie trzech par na dobę, a rok później czterech, czyli powrócono do sytuacji sprzed 1915 r. W 1944 r. kursowało już 5 par pociągów, przy czym z Gdańska jeden kończył kurs już w Kokoszkach, a stamtąd w kierunku Gdańska dwa rozpoczynały jazdę⁵¹. W związku ze zbliżającym się frontem sytuacja uległa zmianie. Obsługa połączenia z Wrzeszcza do Starej Piły trwała najdłużej do lutego 1945 r.⁵² Na przełomie lutego i marca wojska niemieckie wykorzystały zaplanowany potencjał zaporowy większych wiaduktów i je zaminowały. W toku walk, około 18 marca Niemcy wysadzili jedyny most na linii z Wrzeszcza do Starej Piły: pomiędzy Leżnem a Starą Piłą nad rzeką Radunią. W kolejnych dniach zniszczeniu ulegały następne obiekty inżynieryjne. Do 25 marca wysadzony został m.in. duży ceglany wiadukt nad dzisiejszą ul. Dolne Migowo. A 25 marca wysadzono wiadukty nad dzisiejszymi ulicami Słowackiego oraz Wita Stwosza – w obu wypadkach przy wcześniejszym wprowadzeniu na nie parowozów. W tym czasie też żołnierze niemieccy, mimo awarii ładunków wybuchowych, wysadzili wiadukt nad dzisiejszą al. Grunwaldzką. Wysadzony miał być także wiadukt nad dzisiejszą ul. Ogrodową, ale okoliczna mieszkanka wyblagała żołnierzy niemieckich, aby go nie wysadzać, gdyż obawiała się zagrożenia dla okolicznych

⁴⁷ *Ibidem*, s. 76.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 67.

⁴⁹ *Ibidem*, s. 74-75.

⁵⁰ *Ibidem*, s. 78.

⁵¹ *Ibidem*, s. 84-86.

⁵² *Ibidem*, s. 96.

domostw. Niemcy postanowili jednak zrobić pułapkę dla Armii Czerwonej i zamienili wiadukt, by go wysadzić po wejściu wojsk rosyjskich. Ta sama mieszkanka poinformowała o tym Rosjan, którzy dzięki temu rozminowali wiadukt⁵³.

Już w styczniu 1945 r. powołano Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku (dalej: DOKP) z tymczasową siedzibą w Bydgoszczy. Zarządzeniem Ministra Komunikacji z końca czerwca 1945 r. siedzibę przeniesiono do Gdańska 23 sierpnia⁵⁴. W początkowym okresie od zdobycia Gdańska przez wojska polsko-radzieckie, DOKP miała liczne zadania związane z uruchomianiem połączeń kolejowych. 12 czerwca 1945 r. DOKP w Gdańsku z siedzibą w Bydgoszczy wysłała do oddziałów drogowych PKP prośbę o przysłanie ewidencji nieczynnych linii kolejowych. W odpowiedzi z Gdańska wymieniono jako w trakcie odbudowy m.in. szlaki: drugi tor linii Gdynia – Gdańsk – Tczew, węzeł Gdański oraz węzeł Gdyński. Dodatkowo wymieniono dzieć linii nieczynnych wskutek zniszczenia. Były to m.in.: Pruszcz Gdański – Stara Piła, Kokoszki – Kartuzi, Kokoszki – Osowa, Wrzeszcz – Stara Piła⁵⁵. W odpowiedzi z oddziału bydgoskiego znalazła się wzmianka, że na obszarze ich oddziału całych linii nie ma. Wymieniono następnie siedem szlaków nieczynnych wskutek zniszczenia mostów lub uszkodzenia „na nich dzieł sztuki” (przy założeniu, że spisujący ten dokument się nie pomylił). Wśród nich znalazły się m.in. linie z Bydgoszczy do Tczewa oraz z Bydgoszczy do Torunia (w obu wypadkach jednak uszkodzony był jeden z torów, a nie całość linii). Oddział w Toruniu w swojej odpowiedzi wymienił 5 uszkodzonych linii, w tym m.in. połączenie Torunia z Poznaniem⁵⁶. Mniej więcej w tym samym czasie, 26 czerwca 1945 r., oddział z Malborka poinformował o problemie kradzieży i dewastacji dokonywanej przez okolicznych mieszkańców na obiektach kolejowych przy nieczynnych szlakach, prosząc jednocześnie o patrole Służby Ochrony Kolei⁵⁷. Tym samym jak widać gdańscy kolejarze dopiero zbierali informacje o stanie torowisk oraz byli zajęci odbudową ważniejszych szlaków kolejowych.

Zbieranie informacji o szlakach trwało dalej, w sierpniu 1945 r. gdański Oddział Drogowy PKP wysłał pełne zestawienie długości torów na szlakach i stacjach, w którym uwzględniono także linię Wrzeszcz – Stara Piła. Było to łącznie 37 szlaków kolejowych plus dodatkowo tory stacyjne⁵⁸. 23 sierpnia do Wydziału Drogowego została napisana prośba o informacje o stanie 15 szlaków kolejowych pod kątem możliwości uruchomienia kursowania pociągów. Wśród tych 15 odcinków zabrakło linii Wrzeszcz – Stara Piła, co świadczyć może, że nie była brana pod uwagę

53 *Ibidem*, s. 96-98.

54 G. Labuda, *op. cit.*, s. 257.

55 Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG) 2615/1609, *Przebudowa Linii Kolejowych oraz Obiektów Zaplecza Kolejowego, uruchamianie linii, odbudowa, podział linii*, s. 14.

56 *Ibidem*, s. 20.

57 *Ibidem*, s. 19.

58 *Ibidem*, s. 46-53.

do odbudowy. Na liście znalazła się za to linia z Pruszcza Gdańskiego do Starej Piły i Kartuz⁵⁹. W odpowiedzi wymieniono nie 15, a 21 szlaków kolejowych, a z tych gotowych do podjęcia ruchu pociągów wskazano zaledwie 5, w tym do jednego brakowało dojazdu, a inny tylko we fragmencie trasy był gotowy do podjęcia ruchu. Wśród szlaków nie nadających się do wznowienia ruchu przy trzech znalazła się informacja, że zostały rozebrane przez wojska radzieckie. Linia z Pruszcza Gdańskiego do Starej Piły nie mogła zostać uruchomiona przez zniszczone mosty⁶⁰. Niecały rok później, w lipcu 1946 r., Biuro Planowania Ministerstwa Komunikacji domagało się opracowania i podania kategorii istniejących linii kolejowych na terenie DOKP. Chodziło o kategorie: pierwszorzędna, drugorzędna oraz znaczenia miejscowego. Miało to pomóc wskazać m.in. linie, których nie ma sensu odbudowywać oraz czy są linie czynne, które warto byłoby rozebrać⁶¹. W przygotowanym podziale wymieniono linię Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek – Stara Piła, którą zaliczono do linii znaczenia miejscowego „gdyż znaczenie jej jest czysto lokalne i nie łączy ona żadnych węzłów. Poza tym cała jej budowa odpowiada tylko wymogom linii znaczenia miejscowego”⁶². Następnie w sierpniu Ministerstwo Komunikacji wysłało prośbę do wszystkich DOKP o informacje na temat wszystkich nieczynnych i rozebranych linii kolejowych w celu rejestracji zniszczeń wojennych⁶³. W odpowiedzi z 20 sierpnia 1946 r. był wymieniony odcinek z Wrzeszcza do Starej Piły wraz z uwagą, że uszkodzenia na nim wynoszą 30% oraz, że nie planuje się jego odbudowy i zostanie rozebrany⁶⁴. Zanim sporządzono tę odpowiedź, w prasie był już ogłoszony przetarg na rozebranie odcinka linii z Wrzeszcza do Kokoszek oraz odbudowy z uzyskanego w ten sposób materiału odcinka Lębork – Maszewo. Przetarg miał zostać rozstrzygnięty 23 sierpnia, a w grudniu już wznowiono ruch pociągów na odcinku z Lęborka do Maszewa⁶⁵. Tym samym szlak z Wrzeszcza do Kokoszek był już rozebrany.

59 *Ibidem*, s. 64.

60 *Ibidem*, s. 65.

61 *Ibidem*, s. 130, 132.

62 *Ibidem*, s. 134-135.

63 *Ibidem*, s. 81.

64 *Ibidem*, s. 88.

65 H. Jursz, *op. cit.*, s. 100-101.

Odbudowa i rozwój powojennej Polski

Polskie koleje do końca lat 50. XX w.

Od 1944 linie kolejowe na obszarach zajętych przez wojska radzieckie i polskie trafiały pod radziecki zarząd wojskowy i były podporządkowane przede wszystkim potrzebom frontu. W przypadku linii strategicznych, prowizorycznie i szybko dokonywano napraw często zmieniając szerokość toru do standardu rosyjskiego. W przypadku innych linii, nie będących przydatnymi dla celów militarnych, ich nawierzchnie czasami zostawały łupem wojennym Rosjan. Pod pełny zarząd polski, szlaki kolejowe na terenie Polski trafiły dopiero 1 sierpnia 1945 r.⁶⁶ Jak zostało to już wspomniane w pierwszym rozdziale na przykładzie Pomorza, dla kolejarzy pierwsze miesiące i lata powojenne były związane z intensywną odbudową połączeń kolejowych. Do końca 1946 r., w skali kraju, odbudowano łącznie 8 486 km zniszczonych linii normalnotorowych. Całkowita długość sieci wynosiła wtedy 24 552 km, z czego eksploatowano 21 126 km, w tym 20 850 km linii normalnotorowych. W latach 1948-1949 zajmowano się także odbudową połączeń drugorzędnych. Większość zniszczeń usunięto do 1949 r., kiedy to w użytku było 90% przedwojennej sieci kolejowej w nowych granicach Polski. Poza powojennym problemem stanu torowisk, polskiej kolei brakowało także sprawnego taboru. Z tego powodu, część linii drugorzędnych nie mogła być użytkowana⁶⁷. Odbicie tego widać w także w Planie Odbudowy Gospodarczej, potocznie nazywanym planem trzyletnim, obejmującego lata 1947-1949. Wymieniano w nim nie odbudowę szlaków kolejowych, a naprawę i budowę taboru. W zakresie sieci kolejowej – zakładano początek jej elektryfikacji⁶⁸.

W pierwszych latach powojennych nie tylko odbudowywano połączenia kolejowe. Zdarzały się także nowe inwestycje. Już w 1945 r. w Ministerstwie Komunikacji powstał plan rozwoju sieci kolejowej na 20 lat. Przewidywał on, aby w tym czasie wybudować niemal 3 tys. km nowych połączeń kolejowych. W 1947 r. powstał też inny projekt, który jako jedyny stanowił docelową koncepcję przestrzenną sieci kolejowej w Polsce.

66 H. Jursz, *op. cit.*, s. 99-100; Z. Taylor, *op. cit.*, s. 59.

67 Z. Taylor, *op. cit.*, s. 60-61.

68 *Ustawa z dnia 2 lipca 1947 r. o Planie Odbudowy Gospodarczej*, Dziennik Ustaw 1947 nr 53 poz. 285, art. 31.

Przewidywał on budowę 36 linii i odcinków o łącznej długości niecałych 3,4 tys. km. Nie zostało to jednak zrealizowane⁶⁹. W pierwszym okresie powojennym wybudowano za to – na polecenie ZSRR – kilka strategicznych linii tranzytowych m.in. na potrzeby sprawnego transportu z ZSRR do NRD. Z tego względu miały mieć one dużą przepustowość pociągów towarowych. Przykładem takiej inwestycji była wybudowana w 1954 r. linia Łuków – Pilawa – Skierniewice stanowiąca objazd wokół węzła warszawskiego. Jednak i takie linie, zalecone przez ZSRR, nie zawsze były realizowane. Przeważnie wybudowano tylko fragmenty⁷⁰. Powstało także kilka krótkich, ale ważnych gospodarczo, odcinków korygujących układ sieci kolejowej do nowego kształtu terytorium Polski. Linie budowane w latach 50. XX w. często były ślepym odgałęzieniem istniejących linii, czasami dokończanymi lub tylko wydłużanymi w latach późniejszych. Były budowane bez spójnej koncepcji rozwoju sieci kolejowej, „a cały układ odbiega znacznie nie tylko od optymalnego, ale nawet racjonalnego”⁷¹. Z innych prowadzonych wtedy działań w infrastrukturze kolejowej, należy wspomnieć o pracach przy kolei wąskotorowej. Ostatnie odcinki ukończono w 1952 r. Było wtedy łącznie 36 sieci kolei wąskotorowej o łącznej długości około 4 tys. km. Prowadzono także modernizacje niektórych linii. Część więc poszerzano na tor o szerokości 750 mm, niektóre z 750 mm na 1 m szerokości (średniotorowy), a inne na normalnotorowe (czyli 1435 mm).

Największe nakłady inwestycyjne na transport kolejowy miały miejsce do końca lat 40. XX w., były jednak one związane głównie z odbudową, a nie rozbudową torowisk. Sama rewitalizacja torowisk trwała jeszcze w latach 50. XX w. W tym czasie głównym problemem polskich kolei było lekceważenie inwestycji transportowych i odkładanie ich na dalszy plan. Plan 6-letni (1950-1955) skupiał się na industrializacji kraju, przy preferencji przemysłu ciężkiego, a wzrost nakładów na ten cel osiągnano oszczędnościami w innych gałęziach gospodarki: przemysł spożywczy jak i transport. Ignorowano przy tym fakt, że gwałtowny rozwój przemysłu generował także większe potrzeby transportowe. Gdy realizacja tego planu doprowadziła do problemów gospodarczych władze w 1954 r. podjęły „przywracanie równowagi” w gospodarce. Oznaczało to jednak zmianę priorytetów na przemysł spożywczy, ponownie przy odłożeniu inwestycji transportowych na dalszy plan. Skutkowało to spadkiem udziału transportu i łączności w nakładach inwestycyjnych w odniesieniu do 1950 r. z 15,4% do 10,5%. W praktyce na transport poszło o 1/3 poniżej planu. Poskutkowało to opóźnieniami w realizacji inwestycji kolejowych. W terminie zrealizowano więc tylko 83% planowanych inwestycji, z czego w ramach elektryfikacji udało się zrealizować tylko 63%. Następująca po planie sześcioletnim pięcioletka podkreślała zmniejszenie inwestycji

69 Z. Taylor, *op. cit.*, s. 65.

70 M. Konstankiewicz, *Rola transportu kolejowego w Polsce w latach 1944-1989. Zagadnienia wybrane [w:] Komunikowanie się Polaków w latach 1944-1989*, pod red. K. Stępnika i M. Rajewskiego, Lublin 2011, s. 230-231; Z. Taylor, *op. cit.*, s. 67.

71 *Ibidem*, s. 67-69.

na transport i przewidywała tylko dalsze prowadzenie rozpoczętej już elektryfikacji. Nakłady na transport uległy więc dalszemu zmniejszeniu. Plan w zakresie elektryfikacji zrealizowano w 72%. Zbudowano w tym czasie jednak także 109 km nowych linii. Prowadzono także likwidowanie mało rentownych linii. Było to efektem tendencji ograniczania przewozów kolejowych i wspierania transportu samochodowego⁷².

Jak to zostało już napisane pod koniec pierwszego rozdziału, problemy ze zniszczeniami na torowiskach nie ominęły Pomorza. Dotyczyły one nie tylko lokalnych, ale także głównych połączeń. Zadania stojące przed DOKP Gdańsk były więc takie same, jak w innych częściach kraju. Były to: konieczność wznawiania ruchu, odbudowa mostów oraz budynków kolejowych, naprawa urządzeń oraz taboru. Pod koniec 1945 r. DOKP w Gdańsku miała w eksploatacji 2,9 tys. km torów, rozebranych 450 km, a nieczynnych i uszkodzonych 6,8 tys. km. Na początku 1947 r. w eksploatacji było już 5,7 tys. km torów⁷³.

W wyniku bliskiego położenia Gdańska, Sopotu i Gdyni istniała potrzeba utworzenia regularnego połączenia między tymi miastami. Dostrzegano ją już w połowie maja 1945 r. Wtedy jednak nie było jeszcze możliwości by wprowadzić regularne połączenia kolejowe. Władze miejskie zabiegały więc o pojazdy autobusowe, o czym świadczy sprawozdanie Zarządu Miejskiego w Gdańsku z 17 maja⁷⁴. Ze względu na potrzebę transportu łączącego całe Trójmiasto kolejarzy dostali zadanie jego zorganizowania, gdy jeszcze trwały odbudowy. Szybko podjęto decyzję o budowie dodatkowego połączenia dwutorowego między Gdańskiem a Gdynią w formie kolejki elektrycznej, co było w Polsce rozwiązaniem pionierskim. W 1947 r. powstał wstępny projekt budowy takiego połączenia na odcinku Pruszcz Gdański – Wejherowo. Ostatecznie jednak ograniczono się do połączenia krótszego, zaczynającego się w Gdańsku. Budowa trwała etapami. Pierwszy odcinek, z Gdańska Głównego do Sopotu, uruchomiono w 1952 r. Rok później otwarto odcinek z Sopotu do Gdyni, który w 1956 został wydłużony do Gdyni Chyloni, a już z końcem roku następnego do Wejherowa⁷⁵. Dekadę zajęła więc budowa głównego czynnika scalającego tworzące się Trójmiasto, czyli późniejszej Szybkiej Kolei Miejskiej, zwanej potocznie „kolejką”⁷⁶.

72 J. Kaliński, *Koleje polskie 1845-1989*, „Problemy ekonomiki transportu” 1995 nr 2, s. 32-34; S. Zamkowska, *Przyczyny trudności polskich kolei w okresie powojennym*, „Problemy ekonomiki transportu” 1995 nr 2, 48-49.

73 E. Krempleski, Rozdział 4. Okres lat 1945-1970 [w:] *75 lat północnego...*, s. 108-110.

74 *Władze i mieszkańcy Gdańska w 1945 roku w świetle sprawozdań*, wstęp i oprac. P. Perkowski, Gdańsk 2013, s. 86.

75 G. Labuda, *op. cit.*, s. 257-259; E. Krempleski, *op. cit.*, s. 115-116.

76 W 2009 r. w Trójmiejskim wydaniu „Gazety Wyborczej” Michał Tusk w jednym z artykułów zainspirowanych powstającym wtedy jeszcze projektem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, słusznie zwrócił uwagę, że to Szybka Kolej Miejska tworzy aglomerację trójmiejską i sprawia, że Pruszcz Gdański bez częstych połączeń SKM, a będący w takiej samej odległości od centrum Gdańska jak Sopot, jest „dalej” od Gdańska – M. Tusk, *SKM tworzy metropolię, czas rozwijać SKM*, „Gazeta Wyborcza” Trójmiasto, nr 38 z 14.02.2009, s. 9.

Jak zostało to już przedstawione, trwający wtedy plan pięcioletni, wiązał się z oszczędnościami w transporcie. Problemy w tym zakresie dostrzegano także w Wydziale Ekonomicznym w Komitecie Wojewódzkim PZPR (dalej: KW PZPR). Świadczą o tym uwagi Komisji Transportowej dotyczącej bieżącej sytuacji przewozowej. Źródło problemów widziano przede wszystkim w złej, zbyt niskiej, taryfie przewozowej. Poza samym kosztem transportu ponoszonym przez kolej, złe taryfy według komisji wiązały się także z nadmierną atrakcyjnością transportu kolejowego nad samochodowym. Ten ostatni miał być w założeniach uzupełnieniem kolei, a na krótkich odcinkach być wyłączną formą transportu. Stąd też stwierdzono, że „niezbędne jest wprowadzenie zakazu dokonywania przewozu koleją na odległościach krótkich”. Podwyżkę cen na kolei zalecano także w przewozie osobowym. Źródłem problemów miało być więc przewożenie za cenę poniżej kosztów oraz przeciążenie kolei ponad możliwości posiadanego taboru. Kolejną receptą miało być dokładniejsze planowanie produkcji, zbytu oraz trasy przewozu towarów⁷⁷. Poza zbyt wielkim obciążeniem kolei zwrócono również uwagę na problem z taborem: zbyt mała liczba wagonów, jednostki często w złym stanie technicznym. Na ten ostatni problem wpływał fakt, że był on w części z okresu międzywojennego, tabor był bowiem „eksploatowany niejednokrotnie od 30 do 40 lat”, a nowe wagony były często produkowane z usterkami. Na parowozy i lokomotywy negatywnie wpływało ich nadmierne wykorzystywanie, co przyspieszało zużycie. Był także problem z naprawami taboru, gdyż Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego były zbyt obciążone pracą, albo odmawiały zamówień składanych przez PKP tłumacząc to ich nieopłacalnością⁷⁸. Uznano także, że wiele torowisk wymagało modernizacji, a część urządzeń była w użyciu nawet 50 lat. Zwrócono też uwagę na konieczność lepszego zorganizowania dostaw materiałów niezbędnych do inwestycji oraz utrzymania torowisk⁷⁹.

Wszystkie te problemy musiały mieć swój wpływ na finanse PKP. Z bilansu finansowego DOKP Gdańsk wynika, że na koniec 1958 r. gdański oddział posiadał majątek (aktywa i pasywa) o wartości ponad 4 mld zł i odnotował stratę w danym roku w wysokości 295,6 mln zł⁸⁰. W bilansie Biura Inwestycji za działalność inwestycyjną w 1958 r. podano, że wśród aktywów na koniec roku było 112,8 mln zł w postaci rozpoczętych inwestycji, a pasywa na ich finansowanie wynosiły 237,7 mln zł. Dodać jeszcze można, że na początku roku pasywów było tylko 136 mln zł⁸¹. Wśród akt

77 APG 2384/2641, *Protokoły i sprawozdania Komisji Komunikacji*, s. 27-29, 36.

78 *Ibidem*, s. 29-30, 34.

79 *Ibidem*, s. 31, 35-36.

80 APG 2615/869, *Bilans roczny DOKP za 1958. Załączniki do bilansu za 1958*, s. 7-8.

81 Interesujący jest ten wzrost pasywów o 75%, może on świadczyć, że w 1958 r. rozpoczęła się większa działalność inwestycyjna w stosunku do 1957 r., co byłoby jednak dziwne w związku z cały czas trwającym planem pięcioletnim ograniczającym inwestycje transportowe. Innym wyjaśnieniem byłoby po prostu to, że na koniec 1957 r. zakończono część inwestycji, co mocno zmniejszyło pasywa na koniec roku, a nowe inwestycje zaczęły się z nowym rokiem. Jako możliwy przykład inwestycji zakończonej nasuwa się od razu doprowadzenie kolejki elektrycznej do Wejherowa, zakończone pod koniec grudnia 1957 r., pytanie tylko czy już w grudniu zmniejszyłoby to pasywa PKP; APG 2615/869, s. 264.

znalazło się także składające się z dziewięciu stron zestawienie, które zawierało spis inwestycji rozpoczętych do końca 1958 r. o planowanej wartości 112 836 078 zł⁸². Interesujące są również dokumenty finansowe dotyczące następnego roku. Podczas „narady bilansowej” związanej z zatwierdzeniem sprawozdania finansowego za 1959 r. głos zabrano wiele osób. Jednak szczególnie ważna wydaje się wypowiedź głównego księgowego PKP. Stwierdził on, że sytuacja finansowa w 1960 r. „wymaga skrupulatnej analizy” w wyniku trudności w „osiągnięciu zaplanowanych wpływów”⁸³. Sugeruje to, że plany finansowe na kolei były tworzone w pełni nierealnie, a co więcej: osoby za to odpowiedzialne były tego świadome. W związku z tymi trudnościami, główny księgowy wyraził pogląd o konieczności zmniejszenia kosztów. Dodatkowo obowiązywała większa dyscyplina finansowa i w „wypadku zagrażającym przekroczenie” kosztów, kolejarze musieli wystąpić o zgodę do Centralnego Zarządu lub głównego księgowego PKP⁸⁴. Na zakończeniu narady zostało przyjęte sprawozdanie finansowe wykazujące stratę 391 142 987,97 zł przy posiadanym majątku o wartości blisko 4,5 mld zł⁸⁵. Jednak według planu strata miała wynieść aż 470 mln zł, a tym samym wynika z tego, że – jak to ujęto w części opisowej bilansu – „sytuacja finansowa DOKP kształtuje się dodatnio”⁸⁶.

Materiał archiwalny gdańskiej dyrekcji kolei pokazuje także, że PKP miało dodatkowo rozmaite drobne problemy wewnętrzne. Istniał problem kradzieży maszyn do liczenia i pisania – w związku z czym naczelnik działu finansowego DOKP w Gdańsku zarządził specjalną ewidencję wydawania tych maszyn pracownikom⁸⁷. W PKP zajmowano się także tym, czym PKP nie powinno się zajmować. Przykładem takich działań jest hodowla i handel roślinami doniczkowymi i ciętymi. Ta forma kreatywności i poszerzania oferty świadczonych usług dziś pewnie byłaby doceniona, wtedy jednak tak nie było. Zresztą informacja, że jedna czy kilka dyrekcji kolejowych zajmują się handlem roślinami, wynika z pisma z Ministerstwa Komunikacji z 12 listopada 1959 r. Możemy przeczytać w nim, że „P.K.P. jest przedsiębiorstwem usługowym i jako takie nie powinno prowadzić działalności o charakterze handlowym, a w konkretnym przypadku – sprzedaży na zewnątrz kwiatów doniczkowych i ciętych”, a produkcja własna poszczególnych DOKP powinna ograniczać się do potrzeb własnych i niedopuszczalne jest odstępowanie kwiatów innym przedsiębiorstwom oraz instytucjom odpłatnie jak i nieodpłatnie⁸⁸. Z roślinami wiąże się kolejne zarządzenie z Ministerstwa Komunikacji dotyczą-

82 APG 2615/869, s. 282-291.

83 APG 2615/875, *Bilans roczny 1959 DOKP*, s. 11.

84 *Ibidem*.

85 *Ibidem*, s. 12.

86 *Ibidem*, s. 203.

87 APG 2615/574, *Przepisy i zarządzenia ogólne 1959 r. Sprawy podatkowe. Sprawy zabezpieczenia majątku przed nadużyciami. Zmiany struktury organizacyjnej PKP 1959 r.*, s. 5.

88 *Ibidem*, s. 16.

ce PKP. W związku z koniecznością oszczędności Centralny Zarząd Utrzymania Kolei „poleca zaniechać rozszerzenia produkcji palm i innych kosztownych roślin”. Przypomniano przy tym, że rośliny ze szklarni DOKP są do zaspokajania potrzeb obiektów PKP (w tym reprezentacyjnych pomieszczeń dyrekcyjnych) oraz uroczystości⁸⁹. Kolejnym przejawem oszczędności, tym razem dewizowych, był okólnik z Ministerstwa Komunikacji zalecający aby ograniczyć wykonywanie i granie muzyki wykonawców zagranicznych (w klubach, punktach gastronomicznych czy imprezach rozrywkowych). Zarządzono także konieczność wysyłania programów i repertuarów do zatwierdzenia⁹⁰.

Odbudowa i rozwój powojennego Gdańska

W wyniku działań wojennych w Gdańsku, miasto zostało zniszczone w 60%, a w śródmieściu zniszczenia wynosiły nawet 90%. Wiązało się to z podstawowymi problemami przed którymi stanęły nowe władze. Konieczne były lokale mieszkalne dla przybywających do Gdańska nowych mieszkańców, a także pomieszczenia dla urzędów i władz. W związku z mniejszymi zniszczeniami w Oliwie, to tam początkowo powstał Tymczasowy Zarząd Miejski w Gdańsku Oliwie, który był pierwszą instytucją administracji polskiej w Gdańsku. Później Zarząd Miejski w Gdańsku też miał przez jakiś czas siedzibę w Oliwie, a grupy osób tworzących władze wojewódzkie ulokowały się w Sopocie i we Wrzeszczu⁹¹. Licznie napływająca ludność, której świeżo powstająca administracja nie była w stanie w pełni kontrolować, powiększała potrzeby mieszkaniowe. Brak mieszkań przy ciągle napływającej ludności i powolnej odbudowie, spowodował wprowadzenie w połowie czerwca 1946 r. przymusowego kwaterunku, czyli formalnie „dogęszczania mieszkań niewystarczająco zaludnionych”, co wiązało się z większą liczbą osób w mieszkaniu, które mogły być sobie zupełnie obce⁹².

Inne pilne potrzeby wiązały się z zaopatrzeniem w żywność oraz transportem osobowym i towarowym. Zaopatrzenie, poza brakami żywności na skutek działań wojennych, było utrudnione również przez uszkodzenia szlaków transportowych. Pilne było więc zbudowanie transportu zaopatrzeniowego, a także osobowego związanego z dojazdami ludzi do pracy. Zniszczeniu uległy drogi, wiadukty i mosty niezbędne do sprawnego transportu samochodowego czy kolejowego, ale i pieszego. „Banalna w latach sześćdziesiątych wyprawa z Wrzeszcza lub z Siedlec na Dworzec Główny, w latach czterdziestych była opisywana jako przedsięwzięcie wymagające planowania i czasu”⁹³. Jak napisali Jerzy Stankiewicz i Bohdan Szermer

89 *Ibidem*, s. 18.

90 *Ibidem*, s. 21.

91 P. Perkowski, *Gdański rok 1945 w dokumentach* [w:] *Władze i mieszkańcy...*, s. 9-10, 13-14; B. Szermer, *Gdańsk – przeszłość i współczesność*, Warszawa 1971, s. 83-84.

92 Szerzej zob. – P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa*, Gdańsk 2013, s. 240-257.

93 *Ibidem*, s. 228.

w swojej książce dotyczącej Gdańska: „Najdotkliwsze dla miasta było całkowite zniszczenie wiaduktu na ul. Świerczewskiego [dzisiejsze Nowe Ogrody – przyp. KW], poważne uszkodzenia wiaduktu Błędnika i zniszczenie wiaduktów kolejowych nad al. Grunwaldzką, ulicami Wita Stwosza, Polanki i Słowackiego”⁹⁴. Cztery ostatnie, czyli dawne wiadukty linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły, mogły zostać wymienione przez autorów jako najdotkliwsze ze względu na blokadę dróg dla ruchu pieszego i samochodowego, ale także, jak interpretował to Janusz Kowalski, przez zniszczenie połączenia kolejowego w kierunku Kaszub⁹⁵.

W stosunkowo niewielkim stopniu, bo zaledwie w 15% zniszczone były torowiska tramwajowe. Jednak niemal pełnemu zniszczeniu uległa sieć trakcyjna, połowa taboru nie nadawała się do odbudowy, a druga połowa wymagała naprawy. Dodatkowo potrzebna była energia elektryczna, dla której niezbędne było najpierw uruchomienie elektrowni. Pierwszą linię udało się uruchomić 29 czerwca 1945 r., a pod koniec 1945 r. tramwaje tworzyły już połączenie między głównymi dzielnicami⁹⁶.

Konieczność odbudowy miasta we wszystkich dziedzinach sprawiała, że nie rozwijało się ono terytorialnie. Wiązało się to także z wymianą ludności Gdańska⁹⁷. Ucieczka oraz wysiedlenie zdecydowanej większości dawnych mieszkańców miasta, mimo dużego napływu ludności polskiej, zmniejszyło liczbę ludności Gdańska. O ile więc jeszcze podczas wojny władze gdańska działały na rzecz poszerzenia granic miasta, co się zresztą im udało, o tyle zaraz po wojnie terytorium Gdańska pomniejszono, a władze miasta były zajęte poza odbudową, także zagospodarowaniem pozostałych wolnych przestrzeni należących do Gdańska⁹⁸. Prace nad planami odbudowy i zagospodarowania przestrzennego zaczęły się już w 1945 r., bowiem „już w pierwszych grupach operacyjnych przybyli do Gdańska ludzie, którym powierzono organizację placówek planowania przestrzennego”⁹⁹. Już jesienią 1946 r. pracowano nad perspektywicznym planem zagospodarowania regionu do 1975 r. Planowanie z takim wyprzedzeniem czasowym, w sytuacji odbudowy nie tylko miasta ale i kraju, było oderwane od rzeczywistości. Plany ulegały więc licznym poprawkom. Jednak ujęcie perspektywiczne towarzyszące planowaniu i prowadzeniu odbudowy było potrzebne. Ogromne zniszczenia pozwalały na zmiany w układzie miasta, przede wszystkim ulic. Planowanie – przynajmniej częściowo – pozwalało wykazać przyszłe potrzeby komunikacyjne. Pojawiały się przy tym także pomysły, by nie odbudowy-

94 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959, s. 262.

95 J. Kowalski, *10 kilometrów toru*, „Głos Wybrzeża”, nr 178 z 28-29 lipca 1973, s. 4.

96 P. Perkowski, *Gdańsk – miasto...*, s. 228-229; B. Szermer, *op. cit.*, 83, 92-93.

97 W 1948 r. w Gdańsku mieszkało maksymalnie 10% mieszkańców żyjących wcześniej w Wolnym Mieście Gdańsku – P. Perkowski, *Gdański rok 1945...*, s. 7.

98 M. Najmajer, *Rozwój przestrzenny Gdańska* [w:] *Gdańsk pomnik historii*, cz. 1, pod red. A. Kostarczyka, Gdańsk 1998, s. 17.

99 B. Szermer, *op. cit.*, 97.

wać śródmieścia Gdańska, a centrum regionu przenieść do Sopotu albo i do Gdyni. Zdecydowano się jednak na odbudowę Gdańska i powierzenie mu głównej funkcji zarządzania administracyjnego i kulturalnego w zespole miejsko-portowym Gdańska, Sopotu i Gdyni wraz z Rumią i Pruszczem Gdańskim. Ostateczny schemat odbudowy i rozwoju całego śródmieścia przyjęto dopiero w 1952 r. Jednak wcześniej były na bieżąco opracowywane plany fragmentów do odbudowy¹⁰⁰.

Podstawowym problemem w Trójmieście był brak mieszkań. W 1948 r. „co najmniej 6,7 tysiąca rodzin, czyli najprawdopodobniej dwadzieścia kilka tysięcy osób, pozostawało bez mieszkania”¹⁰¹, tj. 7 na 100 osób w Gdańsku. Ten problem obowiązywał mimo niskiego standardu liczby osób mieszkających w mieszkaniu (standardem kwaterunkowym było 9 m² na osobę). W tym czasie stale rosła liczba ludności Gdańska. W 1950 r. było 195 tysięcy mieszkańców, w 1955 r. 242 tysiące, a w 1960 już 290 tysięcy mieszkańców. Przedwojenny stan ludności miasta przekroczono w 1956 r.¹⁰² W związku z tym niezbędne były inwestycje w budownictwo mieszkaniowe. W latach 1945–1947 prowadzono przede wszystkim remonty i odbudowy mniej zniszczonych budynków. Oddano wtedy do użytku około 10 tysięcy izb. Budowa nowych osiedli robotniczych rozpoczęła się w 1949 r., a w pierwszej połowie lat 50. XX w., w Gdańsku oddano do użytku 18 tysięcy izb, a także przeprowadzono remonty blisko 75 tysięcy istniejących izb¹⁰³. Nie rozwiązywało to jednak problemu przeludnienia mieszkań, który istniał jeszcze w latach 60. XX w.

Wracając do planów perspektywicznych regionu, jak zostało to wspomniane, plan zespołu portowo-miejskiego Gdańsk–Gdynia, nazwany planem „GD”, dotyczył okresu do 1975 r. Opracowywano go od jesieni 1946 r., a zakończono w 1948 r. Przewidziano w nim dalszy wzrost ludności, zaplanowano kształt nowych połączeń drogowych, a także projekt budowy kolejki elektrycznej na oddzielnej parze torów, łączących miasta zespołu miejskiego. Cały czas jednak koncentrowano się na podłużnym charakterze komunikacji aglomeracji¹⁰⁴. Sam plan szybko musiał ulec rewizji, stąd już w 1952 r. doszło do przyjęcia poprawionej wersji planu wiążącej się także z bardziej szczegółowym jego opracowaniem¹⁰⁵. Wkrótce doszło do konieczności wprowadzenia kolejnych zmian, tym razem w wyniku zmian założeń gospodarczych. W związku z tym powstała w 1955 r. Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna, która w latach 1957–1960 opracowywała nową wersję planu ogólnego Zespołu Gdańsk–Gdynia. Plan został zatwierdzony przez władze wojewódzkie w 1962 r. Obejmował już okres do 1980 r., a ludność Gdańska miała wzrosnąć do 390 tys. (plan z 1948 r.

100 J. Stankiewicz, B. Szermer, *op. cit.*, s. 265, 268–271; B. Szermer, *op. cit.*, s. 97–98.

101 P. Perkowski, *op. cit.*, s. 257.

102 *Ibidem*, s. 257.

103 *Ibidem*, s. 268–269; J. Stankiewicz, B. Szermer, *op. cit.*, s. 291.

104 *Ibidem*, s. 272–273; B. Szermer, *op. cit.*, s. 98.

105 J. Stankiewicz, B. Szermer, *op. cit.*, s. 276; B. Szermer, *op. cit.*, s. 98.

przewidywał 300 tys.). Zmieniono przy tym także planowe zagęszczenie dzielnic. Utrzymano pasmowy rozwój aglomeracji. Przewidziano już jednak, że w późniejszym okresie niezbędny miał być rozwój przekształcający ten układ, z czym wiązano rozwój miasta w kierunku wysoczyzny oraz powstanie dzielnic albo miast satelickich za pasmem lasów. Wymagało to także opracowań rozwoju komunikacji, postulowano dalszy rozwój kolei elektrycznej¹⁰⁶.

106 *Ibidem*, s. 100-102.

Dziennik Bałtycki 1958: „Pociąg musi ruszyć pierwszy”

Początek inicjatywy odbudowy

Pierwsza przymiarka do odbudowy odcinka kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek nastąpiła szybko po rozebraniu go. Z akt PKP z 1948 r. wynika, że planowano przystąpić do niej w 1949 r. Takie działania wpisywało się w omówiony już ogólny charakter działań inwestycyjnych na kolei w tym czasie, czyli w odbudowę linii drugorzędnych i znaczenia miejscowego. Zamiar odbudowy znalazł także swoje odbicie w przekazach ustnych pasjonatów tej linii¹⁰⁷. Wiosną 1948 r. przygotowano dokładne zestawienie planowych inwestycji na rok 1949. Wśród nich były wymienione te związane z odbudową linii Wrzeszcz – Kokoszki, tzn. „Odbudowa rozebranej linii kolejowej typu 6d” z podaniem jako miejsca inwestycji: „Linia Wrzeszcz – Kokoszki, jednotorowa od km 1,5 – 9”. W uzasadnieniu napisano „dla uzyskania bezpośredniego połączenia z [możliwe: Gdańsk Wrzeszcz – przyp. KW] na – Kokoszki – Stara Piła” które to miało dać dogodny dojazd „do Gdańska z terenów rolniczych bogatych w produkty żywnościowe”. Koszt inwestycji określono na 7,5 mln zł¹⁰⁸. Jako następne wymieniono siedem wiaduktów do odbudowy na linii Wrzeszcz – Kokoszki, z uzasadnieniami: „Odbudowa konieczna w związku z odbudową linii”. Łączny szacowany koszt wiaduktów miał wynieść 28 mln zł, a wraz z kosztem 7,5 mln zł na „odbudowę rozebranej linii” miało to więc wynieść 35,5 mln zł. Łącznie z inwestycjami niezwiązanymi z odbudową odcinka do Kokoszek, w zestawieniu zawarto planowane prace, których koszt szacowano na 110,1 mln zł. Odbudowa omawianej linii wynosiłaby więc 1/3 kosztów zawartych w tym planie inwestycyjnym. Jednak już na tym zestawieniu przekreślono ołówkiem inwestycje dotyczące szlaku z Wrzeszcza do Kokoszek¹⁰⁹. Podobno odbudowę zakładano także w „Planie GD” z 1946-1948 r., co wynika niestety wyłącznie z niepewnego artykułu Janusza Kowalskiego¹¹⁰.

107 Informacja o zamiarze odbudowy w 1948 r. funkcjonowała wśród osób interesujących się historią tej linii, ale bez konkretów. Po znalezieniu materiałów archiwalnych spytałem drogą elektroniczną cytowanego już Henryka Jursza, czy słyszał coś planach odbudowy z tego okresu, to odpisał: „Nic o takowych nie słyszałem poza tym, że niektórzy twierdzą, że podobno były”.

108 APG 2615/1611, *Przebudowa Linii Kolejowych oraz Obiektów Zaplecza Kolejowego*, s. 125-126.

109 *Ibidem*, s. 121-135.

110 Zob. wstęp s. 8-9; J. Kowalski, *10 kilometrów toru*, „Głos Wybrzeża”, nr 178 z 28-29 lipca 1973, s. 4; H. Jursz, *op. cit.*, s. 102.

Później, ponownie według artykułu Janusza Kowalskiego, w poprawianym ostatecznie w 1952 r., planie perspektywicznym Zespołu Gdańsk–Gdynia także przewidziano odbudowę szlaku kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek. Mimo to, cały czas nie dochodziło do odbudowy linii, przy czym w latach 1955-1956 do powstałej wtedy bazy CPN w Kiełpinku wybudowana została bocznicą kolejowa po fragmencie szlaku z Wrzeszcza do Kokoszek¹¹¹. Sama linia po rozebraniu cały czas występowała w ewidencji szlaków kolejowych PKP. Oczywiście figurowała jako rozebrana i nie była to sytuacja wyjątkowa. Teren po rozbiórce linii cały czas należał do PKP i czekał na możliwą odbudowę. To samo było z innymi odcinkami, które zostały kiedyś rozebrane. Przykładowo w zestawieniu linii podlegających DOKP w Gdańsku sporządzonym 9 kwietnia 1959 r. występowało 17 linii rozebranych, w tym z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek¹¹². Linie nieczynne i rozebrane miały swoje miejsce także w ogólniejszych zestawieniach¹¹³.

Zagadnienie odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz-Kokoszki było tematem obrad Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego (dalej: WKPG) w dniu 8 sierpnia 1957 r.¹¹⁴ Przyczyną omawiania tego tematu był zamiar DOKP w Gdańsku aby przesunąć odbudowę tej linii na kolejny okres perspektywiczny, tj. po 1975 r., przy jednoczesnym zamiarze odbudowy dwóch innych szlaków. Konkluzją członków Komisji było uznanie tej linii za ważniejszą do odbudowy niż te wybrane przez dyrekcję kolejową, a w konsekwencji uznano za potrzebne rozmowy z przedstawicielami kolei aby zmieniły stanowisko. Do protokołu zebrania dołączono trzynastostronicowy dokument: „Przesłanki ekonomiczne i społeczne uzasadniające odbudowę linii Wrzeszcz-Kokoszki”¹¹⁵. Wskazano w nim iż Pracownia Planu Regionalnego przystąpiła do studiów nad zagospodarowaniem terenów podmiejskich pod budownictwo mieszkaniowe. Wskazano także na deficyt wolnej przestrzeni w Trójmieście i rozważaną deglomerację związaną z przenoszeniem niektórych zakładów przemysłowych poza miasto, m. in. w potencjalnym zasięgu linii kokoszkowskiej. Wskazano jednocześnie, że dotychczas jedną z przyczyn utrudniających takie operacje był brak połączenia kolejowego w docelowym miejscu dla takich zakładów. Przypomniano także, że obowiązujący plan perspektywiczny dla Trójmiasta przewiduje rozwój budownictwa mieszkaniowego na pobliskie obszary wyżynne, będące w pobliżu postulowanej linii kolejowej. Kolejne punkty dokumentu poruszały poprawę zaopatrzenia Trójmiasta w produkty rolne, jak i w lepszą ofertę dojazdową ludności z Kaszub do pracy w Gdańsku. Zauważono także potencjał do lepszego zagospodarowania terenów kaszubskich oraz do rozwoju oferty wczasowo-turystycznej.

111 H. Jursz, *op. cit.*, s. 103-104.

112 APG 2615/1571, *Planowanie i sprawozdawczość. Analizy działalności*, s. 21.

113 *Ibidem*, s. 3-5.

114 APG 1280/1322, *Protokoły Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego rok 1957*, k. 288.

115 *Ibidem*, k. 289-302.

Niespełna pół roku później, na początku 1958 r., rozpoczęła się agitacja prasowa na rzecz rewitalizacji omawianego szlaku kolejowego. Popularyzowała ona konieczność tej inwestycji informując o założeniach przygotowywanego planu perspektywicznego. Możliwe, że próby rozmów WKPG z DOKP do niczego nie doprowadziły, w związku z czym przekazano temat lokalnej prasie w celu wykreowania nacisku społecznego za odbudową tego odcinka. Pierwszy artykuł dotyczący odbudowy ukazał się 16 stycznia 1958 r. w „Dzienniku Bałtyckim” (dalej: „Dziennik”). Rozpoczął się od stwierdzenia, że „sprawa odbudowy linii kolejowej Gdańsk – Wrzeszcz – Kokoszki to już problem »tradycyjny«” oraz że „od pięciu lat trwają także starania, aby uruchomić ten niewielki, kilkukilometrowy odcinek kolei”. Następnie zwrócono uwagę, że jeśli tylko znajdzie się „życzliwe zrozumienie ze strony Ministerstwa Komunikacji”, dla uzyskania którego potrzebne miało być „przede wszystkim wszechstronne poparcie opinii publicznej Wybrzeża”, to uda się „ten »odwieczny« problem [...] pomyślnie rozwiązać”¹¹⁶. Jak się miało później okazać, niezwykle trafne było sformułowanie o potrzebie życzliwego zrozumienia ze strony ministerstwa. W dalszej części artykułu poinformowano, że „tym razem” propagatorem idei odbudowy stał się Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich (dalej: TRZZ) w Gdańsku, a zainteresowanie wykazali też specjaliści z Politechniki Gdańskiej oraz z WKPG funkcjonującej w ramach Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (dalej: PWRN). Wymieniono następnie podstawowe argumenty: skrócenie drogi do pracy pracownikom z Kartuz i przez to „podarowanie” im parę godzin dodatkowego odpoczynku. Zwrócono także uwagę na podstawowy argument, który później stale się pojawiał: potrzeba nowych terenów na budownictwo mieszkaniowe, szczególnie jednorodzinne, do których kolej stworzyłaby dogodny dojazd. Zwrócono również uwagę, że kolej rozwinęłaby turystykę i ułatwiła wypoczynek na Kaszubach. Kolej miała także wspomóc rozwój gospodarczy terenów, do których by dotarła. „Dziennik” zajął się też kwestią samej odbudowy: zwrócono uwagę na istniejące nasypy, przyczółki wiaduktów, które można by było wykorzystać, zaś zniszczone tunele i wiadukty uznano za „raczej małe budowle i ich koszt nie byłby znowu tak wielki”. Podano także pobieżne obliczenia kosztu odbudowy – 17 mln zł. Na zakończenie poinformowano o delegacji do Ministerstwa Komunikacji, aby przedstawić postulaty odbudowy¹¹⁷.

Nieco ponad miesiąc później w „Dzienniku” pojawił się dwuczęściowy artykuł – pierwsza część 22, a druga 23 lutego. W pierwszej napisano, że od ukończenia budowy kolejki elektrycznej do Wejherowa „minęło półtora miesiąca, a już pojawia się określenie... czwórmiasto”. Zwrócono przy tym uwagę, że niepokojące i kłopotliwe dla komunikacji jest dalsze wydłużanie organizmu miejskiego, wynikające ze specyfiki terenu, połączone z dalszym rozwojem miasta i stałym wzrostem liczby

116 Odbudowa linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki znów aktualna, „Dziennik Bałtycki”, nr 13 z 16.01.1958, s. 5.

117 *Ibidem*, s. 5.

jego mieszkańców. Rozwój uznano za plus, „ale gdzie wszystkich tych mieszkańców pomieścić?”. To pytanie było punktem wyjścia do przedstawienia nowej wizji Gdańska, opartej na „układzie konstelacyjnym”, który miał polegać na budowie osiedli na wysoczyźnie, za pasmem lasów otaczających Trójmiasto. Na zakończenie pierwszej części zwrócono uwagę, że możliwość rozbudowy warunkują jednak „połączenia komunikacyjne. Ale o tym w następnym artykule”¹¹⁸.

W następnej części, której podtytuł „Pociąg musi ruszyć pierwszy” zdradzał już główną myśl, autorka odniosła się do problemu dojazdów do pracy przy tak rozwijającej się aglomeracji miejskiej, a z tego tematu przeszła do odbudowy kolei do Kokoszek, co uznała za „najistotniejsze w całym zagadnieniu”. Odbudowana linia miała więc być sama w sobie przyczyną do przełamania kierunku rozwoju miasta, nie tylko przez łatwiejszy dojazd do pracy, ale i przez ułatwienie transportu budowlanego na nowe tereny inwestycyjne. „Z chwilą gdy ruszy kolej [...] rozpocznie się budowa 5 osiedli mieszkaniowych – które w latach 1960-75 winny pomieścić 20 tysięcy mieszkańców”. Dowóz materiałów miał dać kolejom szybki zwrot nakładów poniesionych na inwestycje, a później dalsze połączenia osobowe dzięki dojazdom do pracy i turystyce miałyby przynosić zyski PKP. Następnie w artykule stwierdzono, że odbudowa powinna być szybka, prędko miały pojawić się projekty, kosztorysy i decyzja, a właściwa budowa powinna rozpocząć się na początku nowej pięciolatki, czyli w 1961 r. Wszystkie te inwestycje według artykułu powinien łączyć rozmach, bowiem znalazło się także stwierdzenie, że wraz z rozpoczęciem odbudowy powinno także rozpocząć się uzbrajanie terenów pod nowe osiedla¹¹⁹.

Miesiąc później, 20 marca 1958 r., w „Dzienniku” poinformowano, że w siedzibie Miejskiej Rady Narodowej w Sopocie rozpoczęły się trzydniowe obrady łączonych Głównej i Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznych. Obrady miały dotyczyć problemu dalszego rozwoju Trójmiasta, albo jak zatytułowano artykuł: pięciomiasta. Następnie w artykule pobieżnie zreferowano główne wątki i problemy, które pojawiały się już we wcześniejszych artykułach „Dziennika”. Odniesiono się także do Gdańska i odbudowy kolei: „Na południe od Gdańska projektuje się wybudowanie dwóch miast – satelitów o ludności 60 do 70 tysięcy każde. Uwarunkowane by to było uruchomieniem nieczynnej obecnie linii kolejowej z Wrzeszcza”¹²⁰. Była to więc tradycyjna teza o wpływie odbudowy kolei na rozwój miast satelickich, zawierająca w sobie błąd lub co najmniej nieścisłość. Odbudowa linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek nie powinna mieć żadnego wpływu na osiedla czy też miasta satelickie na południu, gdyż linia, mimo krętości, kieruje

118 I. Trojanowska, *Układ pasmowy czy kompleksowy? (1). Trójmiasto w roku 1975*, „Dziennik Bałtycki”, nr 45 z 22.02.1958, s. 3.

119 I. Trojanowska, *Układ pasmowy czy kompleksowy? (2). Pociąg musi ruszyć pierwszy*, „Dziennik Bałtycki”, nr 46 z 23-24.02.1958, s. 3.

120 *Zamiast „trójmiasta” – „pięciomiasto”. Miasta – satelity powstaną w okolicy Gdańska*, „Dziennik Bałtycki”, nr 67 z 20.03.1958, s. 1.

się na zachód od Gdańska. Poza tym naturalnym miastem satelickim dla Gdańska na południu był i jest Pruszcz Gdański, który jednak miał oddzielne połączenie kolejowe i z Gdańskiem i z Kartuzami. Przy okazji w artykule pojawiła się pewna zmiana w odniesieniu do sprawy odbudowy. Wcześniej miała charakter promowania przez „Dziennik” pomysłu odbudowy rozebranej linii kolejowej, a odtąd już gazeta relacjonowała wypowiedzi planistów i w późniejszym okresie także działacze partyjnych. Pisanie o tym, że promowaniem tej inicjatywy zajmował się „Dziennik” jest zatem zasadne. W „Głosie Wybrzeża” z 21 marca, pojawił się także artykuł dotyczący obrad opisywanych przez „Dziennik”. Przedstawiono w nim te same tezy o rozwoju miasta, budowie miast satelickich na południe od Gdańska, ale nie wspomniano o możliwości odbudowy linii do Kokoszek¹²¹.

W związku z tym i brakiem wydarzeń związanych z odbudową linii czy chociażby wizjami rozwoju miasta, które „Dziennik” mógł relacjonować, doszło do ośmioletniej przerwy w publikacji artykułów dotyczących tej tematyki. Warto wykorzystać tę pauzę do zwrócenia uwagi na materiał archiwalny. W maju 1958 r. w Zakładzie Planów Perspektywicznych WKPG, powstało krótkie opracowanie zatytułowane „Sprawa odbudowy nieczynnego odcinka kolei od Wrzeszcz-Kokoszki”. Odniesiono się w nim do dotychczasowego rozwoju miasta, które przez wydłużanie się do 36 km staje się jednym „z najdroższym i najniewygodniejszych układów przestrzenno-gospodarczych”. Tym samym zwrócono uwagę na konieczność budowy w kierunku wyżyn. Wnioski przytoczone na koniec były w dużej mierze powieleniem argumentów z artykułu „Dziennika” z 23 lutego. Zalecano rozpoczęcie odbudowy wraz z uzbrajaniem terenów pod budownictwo mieszkaniowe na samym początku planu pięcioletniego 1961-1965¹²². Interesujące są też przygotowane mniej więcej w tym samym czasie uwagi Prezydium Miejskiej Rady Narodowej (dalej: PMRN) do rewizji planu perspektywicznego. Wśród nich znalazła się także taka wniesiona ze strony radnych: „postulować odbudowę kolei Gdańsk – Kokoszki do 1960 r. (sic!)”¹²³. Jak widać, radnym zależało na bardzo szybkim rozpoczęciu odbudowy. Mimo tego, panującego także wśród władz, przekonania o konieczności odbudowy kolei, to w sporządzonym w drugiej połowie 1958 r.¹²⁴ przez WKPG „Programie rozwoju województwa gdańskiego na lata 1959-1965”, mimo zwrócenia uwagi w nim na problem nadmiaru siły roboczej na Kaszubach, nie wspomniano w nim chociażby

121 *Obrady nad przyszłością trójmiasta*, „Głos Wybrzeża”, nr 68 z 21.03.1958, s. 4.

122 *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*,teczka 1, fotokopie w posiadaniu autora, załącznik nr 2: *Sprawa odbudowy nieczynnego odcinka kolei od Wrzeszcz – Kokoszki*, maj 1958.

123 APG 1166/683, *Perspektywy rozwoju miasta Gdańska do r. 1975*, s. 150-151.

124 Data sporządzenia jest ogólna: 1958 r., w treści jednak pada odwołanie do „obserwacji” wzrostu frekwencji w turystyce z sezonu 1958 r., co wskazuje, że najwcześniejsza możliwa data napisania to okres sierpień lub wrzesień, gdy ruch turystyczny był już znany, ale tylko z obserwacji, bez dokładnych danych statystycznych – APG 1280/1365, *Program rozwoju województwa gdańskiego na lata 1959-1965*, s. 5.

w charakterze możliwości o odbudowie linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek. Dojazdy do pracy do Trójmiasta traktowano raczej jako problem, który należałoby zahamować. Stąd płynął wniosek o konieczności budowy zakładów produkcyjnych w Kościerzynie i Kartuzach¹²⁵.

Wracając do prasy, po ośmiu miesiącach od poprzedniego artykułu, 16 listopada, pojawił się w „Dzienniku” tekst, który jednak odnosił się ogólnie do rozwoju miasta. Wynikało to z okoliczności publikacji tego tekstu i jego charakteru. Było to parę wywiadów z planistami, które zostały przeprowadzone przy okazji Krajowego Pokazu Planów Ogólnych Miast zorganizowanego w Warszawie. Poruszano więc raczej problem samego planowania. Odnośnie zmian w mieście, jeden z rozmówców przedstawił plany zmian w komunikacji drogowej. Powtórzono także tradycyjne stwierdzenie o konieczności przesuwania się inwestycji na wyżynę za pasmem lasów¹²⁶. Dwa tygodnie później, 30 listopada, ponownie opublikowano rozmowę z urbanistami, która dotyczyła tylko ogólnej idei planowania oraz problemów z tworzeniem i realizacją planów¹²⁷.

Bezpośrednio do tematu odbudowy kolei powrócono w „Dzienniku” 10 grudnia. Opublikowano wtedy artykuł dotyczący DOKP w Gdańsku „w planach na najbliższe lata”. Przedstawiono tam bieżące zadania i problemy gdańskiej kolei, w tym chociażby problemy z wagonami. Na końcu poruszono także sprawę odbudowy kolei do Kokoszek. Dyrekcja kolei miała już zrobić wstępne badania i z „pozytywną oceną przedłożyła Ministerstwu Kolei¹²⁸ dla uzyskania odpowiednich kredytów”¹²⁹. Tak też zakończył się rok 1958 w sprawie kolei do Kokoszek. Apogeum aktywności związanej z inicjatywą odbudowy odcinka kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek miało nastąpić w roku następnym.

Gdański okręg TRZZ, który zainicjował propagowanie odbudowy tej linii, w sprawozdaniu na koniec roku z działalności Komisji Ekonomicznej (od jej założenia w listopadzie 1957 r.) wymienił zadania, którymi zajmowała się komisja, m.in. działanie na rzecz odbudowy linii z Wrzeszcza do Kokoszek. Stwierdzono przy tym, że były udane, bowiem przekonano „pomimo pierwotnych sprzeciwów DOKP w Gdańsku, o potrzebie odbudowy”¹³⁰. W swoim planie finansowym na 1959 r. przyjętym 15 stycznia 1959 r. TRZZ przyjęło plan dalszego działania na rzecz propagowania

125 *Ibidem*, s. 53–56.

126 *Trójmiasto w perspektywie czasu. Już w średniowieczu miasta budowano z planem, mierząc łokciem... A teraz...*, „Dziennik Bałtycki”, nr 273 z 16.11.1958, s. 3.

127 *Trójmiasto w perspektywie czasu. Realizacja planu i pierwsze z tego płynące wnioski*, „Dziennik Bałtycki”, nr 285 z 30.11.1958, s. 3.

128 Została tu podana błędna nazwa ministerstwa, w tym czasie funkcjonowało Ministerstwo Komunikacji.

129 K. Maślankowski, *Gdańska Dyrekcja Kolei Państwowych w planach na najbliższe lata*, „Dziennik Bałtycki”, nr 293 z 10.12.1958, s. 4.

130 APG 1280/3789, *Sprawozdania i protokoły z działalności stowarzyszeń*, bez paginacji, *Sprawozdanie z posiedzeń Komisji Ekonomicznej T.R.Z.Z. i plan pracy na rok 1959*.

odbudowy kolei. Miało ono polegać na prowadzeniu „odpowiednich interwencji”. W związku z tym zaplanowano potrzebę 600 zł na delegacje do ministerstw w Warszawie¹³¹. Dodać można na marginesie, że działalność Towarzystwa była mocno deficytowa. W 1959 r. planowano dochody na poziomie 206 tysięcy złotych, a wydatki na 555 tysięcy zł¹³².

W lutym 1959 r. podczas wojewódzkiej konferencji wyborczej na III Zjazd PZPR, dyrektor Stoczni Gdańskiej złożył wniosek, aby w celu zapewnienia siły roboczej z Kartuz dla rozwijającej się stoczni, odbudować odcinek kolejowy z Wrzeszcza do Kokoszek. To samo „żądanie” poparł Przewodniczący PWRN¹³³. Później, jeden z delegatów na zjazd, poseł Florian Wichłacz w wywiadzie z „Dziennikiem” w odpowiedzi na pytanie „jakie sprawy mu leżą na sercu”, wskazał aktywizację Kaszub, do czego była potrzebna między innymi właśnie odbudowa linii z Wrzeszcza do Kokoszek¹³⁴. Pięć dni później – 13 marca 1959 r. – „Dziennik Bałtycki”, a także „Głos Wybrzeża” poinformowały o tym, że tego dnia ma dojść do narady zainteresowanych odbudową linii. „Głos Wybrzeża” tylko o tym fakcie poinformował, a także wymienił, że wezmą w niej udział przedstawiciele władz wojewódzkich, DOKP, Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego oraz biur projektowych. Wspomniał również o deklaracji ze strony Stoczni Gdańskiej, która obiecała odbudować jeden z wiaduktów. Poinformowano także o celowości inwestycji ze względu na brak wolnych parcel na budownictwo w Gdańsku¹³⁵. „Dziennik” zaś dodatkowo powtórzył kilka wcześniej używanych już argumentów¹³⁶.

Następnego dnia obie gazety z przejęciem odniosły się do narady. „Głos Wybrzeża” swoje zaangażowanie wyraził tytułem artykułu: „W czynie społecznym odbudujmy linię kolejową Wrzeszcz – Kokoszki”. Wśród obecnych kilkudziesięciu osób, tylko przedstawiciele DOKP w Gdańsku byli przeciwni odbudowie, sugerując zwłokę o co najmniej 5 lat, ze względu na inne zadania i problemy PKP. Jednak pod wpływem innych obecnych na spotkaniu, a także deklaracji rozmaitej pomocy (np. ze strony Kartuz obiecano siłę roboczą, Stocznia Gdańska podtrzymała obietnice odbudowy jednego z wiaduktów, z innej strony padło zobowiązanie do opracowania części dokumentacji), „przedstawiciele kolei zgłosili również swój akces do czynu”¹³⁷.

131 *Ibidem*, Komisja Ekonomiczna. Plan działalności na rok 1959, oraz Plan działania Komisji Ekonomicznej R.O.T.R.Z.Z. w Gdańsku na 1959 r.

132 *Ibidem*, Projekt Nr. 2. Zestawienie ogólne budżetu na 1959 bez działalności wydawniczej.

133 *Wojewódzka konferencja wyborcza zakończyła się wybraniem 43 delegatów na III Zjazd PZPR*, „Dziennik Bałtycki”, nr 46 z 24.02.1959, s. 1-2.

134 *Z czym jadę na Zjazd? „Dziennik” rozmawia z posłem Florianem Wichłaczem*, „Dziennik Bałtycki”, nr 57 z 8.03.1959, s. 2.

135 *Sprawa odbudowy linii kolejowej do Kokoszek*, „Głos Wybrzeża”, nr 63 z 13.03.1959.

136 *Dziś w SDP narada w sprawie linii kolejowej Gdańsk – Kokoszki*, „Dziennik Bałtycki”, nr 61 z 13.03.1959, s. 3.

137 *W czynie społecznym odbudujemy linię kolejową Wrzeszcz – Kokoszki*, „Głos Wybrzeża”, nr 64 z 14.03.1959, s. 1.

Powołano społeczny komitet odbudowy linii kolejowej Wrzeszcz – Kokoszki. Tradycyjnie „Dziennik” miał obszerniejszą relację. Opublikował także wypowiedzi dyskutantów relacjonowanego spotkania. Wśród argumentów nie pojawiło się nic nowego, chociaż ze strony przedstawiciela Wydziału Ekonomicznego PZPR padło ładne stwierdzenie: „Odbudowa kolei Gdańsk – Kokoszki to sprawa pomocy dla ludności kaszubskiej”. Stwierdzał także, że wybudowanie i eksploatacja linii kolejowej byłyby znacznie tańsze od utrzymywania połączenia autobusowego PKS. Pojawił się też argument, że koszt budowy można zmniejszyć dzięki zaangażowaniu i pomocy społeczeństwa oraz zakładów pracy. Opublikowano również wypowiedź dyrektora Okręgu Kolei Państwowych Gdańsk, który stwierdził, że jako mieszkaniec Gdańska jest za, ale kolej ma poważne trudności finansowe i dodatkowo prowadzi szereg innych inwestycji. Z tą wypowiedzią polemizował przedstawiciel PWRN: „Towarzy-sze z DOKP mówią o 9-kilometrowej linii, której koszt ma wynieść 23 mln. zł jakby chodziło o magistralę kolejową Wybrzeże – Śląsk”¹³⁸. Dodatkowo „uczestnicy narady postanowili wysłać do delegatów Wybrzeża na III Zjazd partii depeszę” z pozdrowie-niami, ale i informacją o powołaniu społecznego komitetu oraz deklaracji pomocy uczestników narady w czynie odbudowy. Obie gazety wydrukowały tę depeszę, jednak „Dziennik” oddzielił jako odrębną wiadomość¹³⁹, a „Głos Wybrzeża” jako fragment artykułu o odbudowie. O ile w „Dzienniku” część informacji się w ten sposób dublowała, o tyle w „Głosie Wybrzeża” cytowany fragment był jedynym źródłem części informacji.

W przeciągu paru dni Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techni-ków Komunikacji zgłosiło się do udziału w pracach nad odbudową w ramach czynu społecznego¹⁴⁰. Już po niecałym miesiącu od narady doszło do przeprowadzonej przez dyrekcję kolejową wizji lokalnej wzdłuż nieczynnej linii kolejowej. Uznano, że „wiele przyczółków mostowych nie będzie wymagało przebudowy”, a „nasyp jest w dobrym stanie”¹⁴¹. Tylko w jego fragmentach miały być wyrwy, spowodowane przez okolicznych mieszkańców podkradających z nasypu żwir. Obliczono także, że odbudowa wymagałaby około 200 ton stali. „Głos Wybrzeża” 11 kwietnia poin-formował także, że na 15 kwietnia DOKP ma przedłożyć założenia do odbudowy linii wspomnianemu już społecznemu komitetowi. W nadziejach „Głosu Wybrzeża” było to urealnianie się odbudowy. Miało to umożliwić społecznemu komitetowi dalsze prace oraz podział zadań. Wyrażono zresztą nadzieję, że DOKP „pomimo

138 Otworzyły się realne perspektywy odbudowy linii kolejowej Gdańsk – Kokoszki, „Dziennik Bałtycki”, nr 62 z 14.03.1959, s. 3.

139 Depesza do delegatów Gdańskiego Wybrzeża na III Zjeździe PZPR, „Dziennik Bałtycki”, nr 62 z 14.03.1959, s. 1.

140 Inżynierowie i technicy komunikacji włączyli się do budowy linii kolejowej Wrzeszcz – Kokoszki, „Dziennik Bałtycki”, nr 67 z 20.03.1959, s. 6.

141 Nad linią kolejową Wrzeszcz – Kokoszki. PKP: odroczyć do następnej pięciolatki. Społeczeństwo: odbudować jak najszybciej, „Dziennik Bałtycki”, nr 89 z 15.04.1959, s. 2.

pewnego sceptycyzmu, od którego jeszcze nie zdołali się uwolnić”, przekazać wyniki wstępnych prac, tak aby możliwe było dalsze działanie na rzecz odbudowy¹⁴². Wbrew tej nadziei „Głos Wybrzeża”, w DOKP zwyciężył ten „pewien sceptycyzm”. Dlatego dyrekcja kolei zamiast wspomóc odbudowę, przedstawiła dziewięciostronicową opinię, że odbudowa nie tylko może, ale i powinna poczekać. Jedną z form argumentacji dyrekcji kolei było podważanie wyliczeń planistów odnośnie szybkości budowy osiedli, przy twierdzeniu, że w pierwszym okresie od odbudowy podróżowałoby nią mało pasażerów. Władze kolejowe zasugerowały aby wybudować tymczasową linię tramwajową, a z budową połączenia kolejowego poczekać kolejne parę lat, do kolejnego planu pięcioletniego, czyli 1966-1970. Redaktor „Dziennika” polemizował z opinią DOKP. Trafnie zwrócił uwagę, że linia nie służyłaby tylko mieszkańcom nowych osiedli, ale także ludziom z Kaszub. Zwrócono także uwagę na to, że kolej ma ułatwić budowę nowych osiedli. Przywołano tym samym myśl sprzed roku, opublikowaną na łamach „Dziennika”, że pociąg „musi ruszyć pierwszy” przed wybudowaniem osiedli. Pomysł budowy linii tramwajowej także spotkał się z krytyką¹⁴³.

Założenia projektowe odbudowy linii

Ostatecznie założenia projektu odbudowy linii kolejowej Wrzeszcz – Kokoszki jednak powstały i do tego opowiadały się za odbudową! Zostały opracowane przez zespół techniczno-ekonomiczny DOKP Gdańsk, składający się z czterech osób: Czesława Borowskiego, inż. Józefa Fiedlera, inż. Mieczysława Sułko oraz Wacława Wegnera¹⁴⁴. Jako podstawę opracowania założeń wymieniono uchwałę wspomnianego już Społecznego Komitetu Odbudowy Linii Wrzeszcz – Kokoszki, a także wnioski końcowe zawarte z opracowania Zakładu Planów Perspektywicznych WKPG Gdańsk¹⁴⁵. Jako „powód i cel” opracowania założeń podano trzy odpowiedzi. Pierwszą było krótkie przedstawienie założeń planu perspektywicznego zespołu miejskiego i rozwój osiedli satelickich: Brętowo, Matarnia, Kokoszki, Leżno, Żukowo, Klukowo i Barniewice. Co interesujące, autorzy nadmienili także o konieczności odbudowy pomimo, że budowa osiedli podmiejskich „przewidziana jest na okres planu perspektywicznego”, gdyż „z uwagi na konieczność poczynienia już w następnej pięcioletce inwestycji komunalnych związanych z uzbrojeniem terenu, odbudowa omawianej linii staje się [...] już aktualna”. Tym samym osoby odpowiedzialne za opracowanie założeń w pełni przyjęły argumentację przedstawianą w cytowa-

142 W.R, *Wizja połączenia kolejowego Gdańska i Kokoszek – urealnia się*, „Głos Wybrzeża”, nr 89 z 11.04.1959, s. 1-2.

143 *Nad linią kolejową Wrzeszcz – Kokoszki. PKP: odroczyć do następnej pięcioletki. Społeczeństwo: odbudować jak najszybciej*, „Dziennik Bałtycki”, nr 89 z 15.04.1959, s. 2.

144 *Założenia projektowe na...*, strona bez numeracji.

145 *Ibidem*, s. 1.

nym tutaj wielokrotnie „Dzienniku”. Wysuwany zaś właśnie przez DOKP postulat, by z odbudową poczekać na powstanie osiedli, został określony jako odwrócenie „nieodzownej kolejności inwestowania i przekreśla możliwość rozwinięcia osadnictwa podmiejskiego w tym rejonie”¹⁴⁶. Drugi podany powód opracowania założeń to skrócenie drogi do pracy licznym dojeżdżającym. Według szacunku w relacji z Kartuz do Wrzeszcza w obie strony skróciłoby to podróż o 1,36 godziny. Trzeci powód to „podkreślenie znaczenia polityczno-społecznego odbudowy wspomnianego odcinka”, który miał odgrywać rolę w przenikaniu kultury i oświaty z dużego ośrodka miejskiego do regionu kaszubskiego¹⁴⁷. Odbudowa miała zostać ukończona w 1963 r., a w 1971 r. według założeń konieczna miała być rozbudowa o drugi tor. W razie potrzeb, później miała nastąpić jeszcze elektryfikacja. Sama zaś dokumentacja odbudowy miała powstać do końca 1960 r. Koszt odbudowy wyliczono na 24 542 500 zł¹⁴⁸. Miało to się zwrócić po 9 latach eksploatacji¹⁴⁹.

Analizując na wstępie układ sieci kolejowej stwierdzono, że „odcinek ten sam dla siebie nie przedstawia zbyt wielkiego znaczenia komunikacyjnego we własnym rejonie ciężenia”. Jednak w szerszym spojrzeniu, także na linie styczne, to omawiany odcinek jako element istniejącej sieci „nabierze ważnego znaczenia ze względu na skrócenie odległości z Kartuz do Gdańska i udział w tranzycie na Kartuzy, a nawet poprzez Somonino do Kościerzyny”. Z podanych wyliczeń wynika, że w odniesieniu do okrężnego połączenia przez Pruszcz Gdański dystans byłby zmniejszony z ponad 56 km do niecałych 36 km, co dawałoby skrócenie drogi o 20,5 km. Zaś z Kościerzyny skróciłoby to trasę o 9,6 km¹⁵⁰. Odniesiono się także do planów perspektywicznych rozwoju Trójmiasta. Stwierdzono przy tym, że „układ istniejących linii kolejowych” umożliwiły uruchomienie połączeń w formie „linii obwodowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki – Osowa – Gdynia”, a także innych podobnych wariantów¹⁵¹. To właśnie skrócenie drogi leżało u podstaw szacunku opłacalności inwestycji, miało to bowiem zmniejszyć koszt utrzymania.

Pod kątem opracowania założeń przeprowadzono ankietyzację poprzez kasy biletowe. Na tej podstawie szacowano łączny dobowy ruch pasażerski w obie strony na 4310 pasażerów. Z tego 85% miały to być przejazdy do pracy i szkół, a tym samym połączenie byłoby potrzebne głównie w godzinach szczytu. Skład pociągu zaplanowano na 1 wagon motorowy oraz 4 wagony doczepne. Taki pociąg miał umożliwiać przewiezienie 632 pasażerów. Dawało to potrzebę 2 pociągów w godzinach szczytowych. Założono dwugodzinny czas trwania szczytu porannego,

¹⁴⁶ *Ibidem*, s. 4.

¹⁴⁷ *Ibidem*, s. 4-5.

¹⁴⁸ *Ibidem*, s. 21-23.

¹⁴⁹ *Ibidem*, uzasadnienie potrzeby oraz celowości inwestycji, strony bez numeracji.

¹⁵⁰ *Ibidem*, s. 1-2.

¹⁵¹ *Ibidem*, s. 3.

a tym samym w tych godzinach powinien być 1 pociąg na godzinę w jednym kierunku. W godzinach pozaszczytowych szacowano potrzebę 4 pociągów – dwóch złożonych z wagonu motorowego i dwóch wagonów doczepnych oraz dwóch złożonych z wagonu motorowego i jednego wagonu przyczepnego. Planowano więc dobowo 6 par pociągów pasażerskich, które miały mieć łączną pojemność 2157 pasażerów¹⁵². Na podstawie opracowań urbanistycznych WKPG autorzy szacowali, że w 1965 r. byłoby 5620 pasażerów na dobę, w 1970 r. już ponad 21 tysięcy, a w 1975 r. w miesiącach szczytowych, za które uznano miesiące wakacyjne, byłoby ponad 45 tysięcy pasażerów na dobę (czyli ponad dziesięciokrotny wzrost w odniesieniu do szacunków bieżących z okresu opracowywania założeń), z czego 5,4 tysiąca stanowić mieli turyści. Powyższe obliczenia dotyczyły tylko przewozów do nowych osiedli. Dodatkowo założenia zawierały szacunki, że w chwili odbudowania byłoby dodatkowych 2652 pasażerów z Kaszub, a w 1975 r. miało to być 3610 pasażerów na dobę¹⁵³. Szacowano także, że w czasie godzin szczytowych w 1975 r. będzie ponad 12 tys. pasażerów. Łącznie w czasie 2-3 godzin szczytu szacowano potrzebę na 9 par pociągów elektrycznych, składających się z 6 wagonów (tzn. pociągi dwujednostkowe, a jednostka składająca się z trzech wagonów). Miały zatem przypadać od 3 do 4,5 par takich pociągów na godzinę szczytu. Dodatkowo poza godzinami szczytu miało być 15 par pociągów, w tym 8 dwujednostkowych, a 7 jednojednostkowych. Czyli łącznie 24 pociągi pasażerskie w jednym kierunku w przeciągu doby¹⁵⁴. Jednak ruch pasażerski to nie wszystko czym kolej żyje, dlatego w założeniach odbudowy zawarto także obliczenia dotyczące ruchu towarowego. Szacowano, że w chwili uruchomienia linii byłoby to 52 tysiące ton rocznie, co miało stanowić 209 ton dziennie. Stąd uznano, że dobowy ruch towarowy stanowiłby 14 wagonów, a 7 w jednym kierunku. Dawało to w wyliczeniach jedną parę pociągów na dobę. Szacunki dla okresu perspektywicznego z braku danych dotyczącego ruchu towarowego w planie perspektywicznym zostały przygotowane w oparciu o liczbę ludności. Dało to 324 tysiące ton w skali roku, a dobowo 1358 ton. Stąd średnio miało być 87 wagonów w postaci 3 par pociągów na dobę¹⁵⁵. Ukończonymi opracowaniami zajęła się Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych (dalej: KOPI) przy DOKP w Gdańsku. 7 maja odbyło się posiedzenie komisji, na którym je zreferowano. Padło stwierdzenie, że początek prac nad możliwością odbudowy nastąpił „na skutek licznych notatek prasowych omawiających” jej konieczność. Na zakończenie „biorąc pod uwagę względy polityczno-gospodarcze [...] komisja założenia przyjęła”¹⁵⁶.

152 *Ibidem*, s. 8-10.

153 *Ibidem*, s. 11-12.

154 *Ibidem*, s. 13-15.

155 *Ibidem*, s. 15-18.

156 APG 2615/2963, *Ewidencja inwestycji 1957-1959*, s. 339.

W czerwcu nastąpił „dalszy krok naprzód w sprawie odbudowy linii Wrzeszcz – Kokoszki” jak napisał „Dziennik”. Tym krokiem były deklaracje czterech biur projektowych o udzieleniu pomocy w projekcie w ramach czynu społecznego. Dwa z nich zobowiązały się opracować po dwa projekty dużych wiaduktów (Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego oraz Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego), pozostałe dwa miały opracować budynek stacyjny w Kiełpinie, poczekalnię i kasy w Brętowie (Miastoprojekt), a także zasilanie w energię trzech przystanków (Biuro Projektów Budownictwa Morskiego). W „Dzienniku” wyrażono także nadzieję na dołączenie do czynu specjalistów z Politechniki Gdańskiej¹⁵⁷. Był to więc czas, kiedy panowało przekonanie, że odbudowa dojdzie do skutku. Przejawem tego było także stwierdzenie we wspomianej i cytowanej już książce J. Stankiewicza i B. Szermera pt. „Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia”, w której autorzy napisali jakże ciekawe dzisiaj zdanie: „Została już w zasadzie zdecydowana odbudowa – a w dalszej przyszłości elektryfikacja – linii Wrzeszcz – Kiełpino – Kokoszki, stanowiącej część najkrótszego połączenia z Kartuzami, a przebiegającej przez tereny najdogodniejsze dla budownictwa podmiejskiego”¹⁵⁸. W dalszej części książki pojawiło się też odniesienie do tej linii we fragmencie przewidującym rozwój budownictwa jednorodzinnego wzdłuż odbudowanej linii kolejowej¹⁵⁹. Książka ta została ukończona ostatecznie właśnie w połowie 1959 roku¹⁶⁰. Dodać tutaj należy, że współautor tej książki, B. Szermer, był jednym z głównych autorów opracowywanego wtedy poprawionego planu perspektywicznego¹⁶¹.

Najprawdopodobniej w związku z tym, że prace nad projektowaniem wiaduktów miały być prowadzone przez kilka biur i pracowni, konieczne było opracowanie wytycznych do odbudowy wiaduktów. Zostały one opracowane najpóźniej do września 1959 r. w Pracowni Urbanistycznej Wydziału Architektury i Nadzoru Budowlanego PWRN. Odnosiły się do sześciu wiaduktów. Wytyczne informowały, że ten nad al. Grunwaldzką ze względu na konieczność „rozbudowy przekroju ulicy [...] przez dobudowę drugiej jezdnii o szer. 9 m” nie mógł być odbudowany w oryginalnej formie, gdyż światło oryginalnego wiaduktu nie pozwalałoby na taki przekrój ulicy. W związku z tym należało przesunąć „lico nowego przyczółka wschodniego” o 14 metrów w kierunku wschodnim. Drugi przyczółek wiaduktu mógł być jednak

157 *Biura projektowe deklarują. Dalszy krok naprzód w sprawie odbudowy linii Wrzeszcz – Kokoszki*, „Dziennik Bałtycki”, nr 143 z 17.06.1959, s. 2.

158 J. Stankiewicz, B. Szermer, *op. cit.*, s. 304, 375, s. 328.

159 *Ibidem*, s. 333.

160 W książce w czasie przeszłym zostało opisane wydarzenie z maja 1959 r., a w stopce redakcyjnej znajduje się: „Rękopis oddano do składania 17.01.59. Podpisano do druku 3.VIII.59.” – *Ibidem*, s. 304, 375.

161 *Jak będzie wyglądał Gdańsk w roku 1975*, „Dziennik Bałtycki”, nr 277 z 20.11.1959, s. 2; J. Kowalski, *10 kilometrów toru*, „Głos Wybrzeża”, nr 178 z 28-29 lipca 1973, s. 4.

zachowany i wykorzystany w odbudowanym wiadukcie¹⁶². Pozostałe pięć wiaduktów według wytycznych miały być odbudowane w pierwotnej formie z wykorzystaniem istniejących przyczółków i fundamentów. Pośrednio wynikało to z oszczędności, ale świadczy też o tym, że według co najmniej wstępnych badań były w odpowiednio dobrym stanie. Możliwość wykorzystania wynikała też z tego, że były odpowiedniej wielkości i nie ograniczały przekroju drogi dla potrzeb ówczesnego oraz planowanego wtedy ruchu – chociaż odbudowa wiaduktu nad ul. Słowackiego miała się wiązać w dalszej z perspektywie z przesunięciem ruchu pieszego pod boczne przęsła. Na końcu dodano jeszcze „Ogólne wytyczne” informujące, że w konstrukcji wiaduktów „należy dążyć do najmniejszych wymiarów wysokości konstrukcji”, a także, że „najbardziej pożądanymi byłyby konstrukcje żelbetowe”, ale ze względu na istniejące przyczółki „dopuszczalne są stalowe blachownice z jazdą górą”. Poinformowano także, że „projekty wiaduktów w formie roboczej winny być uzgodnione z Pracownią Urbanistyczną”. Dodatkowo z datą 11 września 1959 r. widnieje jeszcze dopisek ze strony naczelnika DOKP o koniecznej normie obciążeniowej, którą powinno się uwzględnić przy opracowywaniu projektów¹⁶³.

Dalsze prace i wstrzymanie inwestycji

We wrześniu 1959 r. PWRN miała gotowy plan pięcioletni województwa gdańskiego na lata 1961-1965. W ramach walki ze wspomnianą już nadwyżką siły roboczej na kaszubszczyźnie, zaplanowano wybudowanie fabryki porcelany pod Kościerzyną¹⁶⁴. Dodatkowo, szacunki planistów zakładały deficyt siły roboczej w Trójmieście pomimo znacznego wzrostu liczby osób pracujących¹⁶⁵. W planie wyrażono także możliwe ryzyko związane z koncentracją dużej części mieszkańców województwa w samym Trójmieście (ponad 40%), co miałoby zwiększać koszt gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. Obawy te należy uznać za słuszne. W związku z tą sytuacją odwołano się do planu „GD” i wspomniano o założeniach budowy miast satelitycznych¹⁶⁶. Planowano także deglomerację, tzn. przeniesienie poza Trójmiasto produkcji przemysłowej niezwiązanej z gospodarką morską oraz zaopatrzeniem¹⁶⁷. W sprawach komunikacji stwierdzono zbyt małą liczbę inwestycji w odnawianie dróg w wyniku limitu inwestycyjnego na ten cel, bowiem zaplanowane zaspokajają tylko 48% potrzeb. Odniesiono się także do Państwowej Komunikacji Samochodowej, na którą nakłady miały zaspokajać potrzeby przewozów pasażerskich, ale nie zaspokajały potrzeb przewozów towarowych. W planie zabrakło omówienia inwestycji

162 Wytyczne do odbudowy wiaduktów na linii Wrzeszcz-Kokoszki, s. 1, załączone w: L. Lewiński, *Ocena celowości...*, cz. 4.

163 *Ibidem*, s. 1-2.

164 APG 1280/1366, *Plan 5-letni województwa gdańskiego na lata 1961-1965*, s. 12.

165 *Ibidem*, s. 14-15.

166 *Ibidem*, s. 18.

167 *Ibidem*, s. 17.

kolejowych, a tym samym wspomnienia o odbudowie linii kolejowej do Kokoszek¹⁶⁸. O odbudowie tej linii wspomniano w innym dokumencie z tego okresu, opracowanym przez WKPG po III kwartale 1959 r.¹⁶⁹ Mowa o referacie pt. „Przegląd sytuacji gospodarczej województwa”, który we wnioskach zawierał m.in. doprowadzenie do odbudowy odcinka kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek w celu aktywizacji Kaszub, a także ze względu na jego rolę w dalszym rozwoju Trójmiasta¹⁷⁰.

Tak jak długo DOKP w Gdańsku był niechętny odbudowie, tak samo niechętnie było Ministerstwo Komunikacji. 25 września na posiedzeniu Kolegium Ministerstwa Komunikacji omawiano zagadnienie odbudowy nieczynnych linii kolejowych w okresie perspektywicznym. Poruszono także sprawę odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokosзки. Przyjęto taką możliwość, ale w odniesieniu do planów perspektywicznych WRN uznano, że odbudowana linia nie zaspokoiliby potrzeb komunikacyjnych planowanego osiedla z około 95 tysiącami mieszkańców. Konieczne zdaniem kolegium byłoby najpierw opracowanie studium komunikacyjnego na bazie zatwierdzonego planu perspektywicznego¹⁷¹, a ten przecież dopiero był dopracowywany.

19 listopada Komitet Miejski PZPR i Prezydium Miejskiej Rady Narodowej zorganizowały dyskusję nad „planem ogólnym, perspektywicznym i etapowym” Gdańska. Wystawiono na nich plansze z planem jeszcze niezatwierdzonym, a także jego poprzednie wersje, tj. wspomniane już z 1948 r. i 1952 r. Chyba ta mała wystawa zainspirowała „Dziennik” do rozpoczęcia artykułu o tej dyskusji takim wstępem: „Opracowywanie perspektywicznych planów urbanistycznych przypomina laikowi malowanie mostu w Brooklynie. W chwili, kiedy malarze pokryją farbą ostatnie przęsło mostu, czas jest już rozpoczynać malowanie pierwszego”¹⁷². Dalsze omówienie ówczesnie opracowywanego planu nie odkrywa raczej nic nowego i jest zbieżne z poprzednimi artykułami na ten temat, z wyjątkiem wspomnienia o planach deglomeracji, które już pojawiły się przytaczanym w niniejszej pracy planie pięcioletnim województwa gdańskiego. Wspomniano więc i o odbudowie linii z Wrzeszcza do Kokoszek¹⁷³. W materiale archiwalnym PMRN, z ostatniego kwartału 1959 r., a dotyczącym planu perspektywicznego dla Trójmiasta, nie zapomniano wspomnieć o potrzebie odbudowy omawianej linii kolejowej, zaznaczając przy tym, że odbudowa „winna być zapoczątkowana w 1962 r.”¹⁷⁴.

168 *Ibidem*, s. 31–32.

169 Datę „po III kwartale” podaje na podstawie fragmentu mówiącego o analizie z „wykonania planu na koniec III kwartału 1959” – APG 1280/1534, *Przegląd sytuacji gospodarczej województwa gdańskiego/referat*, autorzy: Przewoski, Romanica, Suchecka, s. 31.

170 *Ibidem*, s. 4.

171 Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN) 1725/XV/92, Protokoły CKOPI, s. 18.

172 *Jak będzie wyglądał Gdańsk w roku 1975*, „Dziennik Bałtycki”, nr 277 z 20.11.1959, s. 2.

173 *Ibidem*.

174 APG 1166/683, s. 131.

Na początku następnego roku, 23 stycznia 1960 r., w „Dzienniku Bałtyckim” ukazał się kolejny tekst dotyczący rozwoju urbanistycznego Trójmiasta. Jest to tekst precedensowy o tyle, że nie wspominał o odbudowie linii kolejowej, a o potrzebie „linii poprzecznych, szczególnie autobusowych”, które dowoziłyby ludzi do kolejki elektrycznej z „peryferii coraz to bardziej pęczniejącego pasma trójmiasta”¹⁷⁵. Tym samym zaczęto dostrzegać inną formę komunikacji, która miałaby zaspokoić potrzeby planowanych miast satelickich.

28 stycznia 1960 r. na posiedzeniu Kolegium WKPG omawiano projekt wojewódzkiego planu pięcioletniego. Wyrażono w nim potrzebę dodania do planu odbudowę linii z Wrzeszcza do Kokoszek¹⁷⁶. Wydaje się to interesujące, że mimo ciągle powtarzanej potrzeby odbudowy została ona pominięta w planie pięcioletnim do 1965 r., skoro istniała potrzeba dopisania jej. Odbudowę zainteresowane były także wojewódzkie władze partyjne. W sierpniu zespół ds. rewizji inwestycji przy KW PZPR w Gdańsku zajmował się analizą dokumentów dotyczących planu pięcioletniego 1961-1965, w celu naniesienia do niego uwag. Skutkiem tego było czterostronicowe pismo do Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z 24 sierpnia 1960 r. Pismo poza przedstawieniem na dwóch stronach uwag do inwestycji zawartych w planie, zawierało także dwie strony z sześcioma uwagami dotyczącymi spraw nie zawartych w planie¹⁷⁷. Wśród nich, na pierwszym miejscu był postulat odbudowy linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek. Poza argumentem o niezbędności tej linii w rozwoju miasta w kierunku zachodnim oraz rozwojowi turystyki na Kaszubach, wymieniono także interesujący argument społeczno-polityczny. Stwierdzono, że brak tej linii utrudnia powiązanie regionu kaszubskiego z głównym ośrodkiem politycznym, administracyjnym oraz kulturalnym województwa, jakim był Gdańsk. Było to dla autorów o tyle istotne, że wśród „warstw ludności kaszubskiej ciągle daje się jeszcze zauważyć pewne nawarstwienie okresu poprzedniego i tendencję do wyodrębniania się od reszty społeczeństwa”¹⁷⁸. Przypomnijmy, że integracja społeczna była także jednym z argumentów przy planowaniu tej linii w 1907 r.¹⁷⁹

Jednak już od jakiegoś czasu sprawa odbudowy linii rozstrzygała się w Warszawie. Pół roku wcześniej, w lutym 1960 r. Komisja Kolei w Centralnym Ośrodku Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa zajęła się sprawą rozebranego odcinka kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek. Komisja wyraziła opinię, że najpierw musi dojść do zatwierdzenia planu budowy satelickiego osiedla przez Prezydium Rządu,

175 J. Kowalski, *Etapy urbanistycznego myślenia. Port – miasto portowe – komunikacja miejska*, „Dziennik Bałtycki”, nr 20 z 23.01.1960, s. 4.

176 APG 1280/1324, Protokoły Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego rok 1960, s. 220-221.

177 APG 2384/2707, Korespondencja, s. 78-81.

178 *Ibidem*, s. 80.

179 *Ibidem*, s. 10.

a dopiero potem należałoby „przeprowadzić szczegółowe badania”¹⁸⁰. W połowie 1960 roku Ministerstwo Komunikacji ponownie zajęło się sprawą przedstawionych już założeń inwestycyjnych odbudowy omawianego szlaku kolejowego. Tym razem trafiła do przeanalizowania przez Centralną Komisję Ocen Projektów Inwestycyjnych (dalej: CKOPI), gdzie 7 lipca odbyło się trzygodzinne posiedzenie na temat odbudowy tej linii. W dyskusji brali udział także przedstawiciele z Gdańska: Fr. Doering i H. Paszkowski z DOKP w Gdańsku, H. Feder z WKPG i komitetu społecznego odbudowy linii Gdańsk – Kokoszki. Komitet był reprezentowany także przez H. Waclawskiego, A. Sokół z PWRN, a także J. Kobos z KW PZPR. Dodatkowo obecny był reprezentant władz partyjnych z Kartuz – J. Kostuch¹⁸¹.

Koreferent, ekspert Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, podważył wyliczenia DOKP, aby stwierdzić następnie, że „brak ekonomicznych przesłanek” do wpiśnięcia tej „inwestycji w planie pięcioletnim”, a sama inwestycja byłaby nierentowna. Według jego wyliczeń od 1966 do 1980 r. jej utrzymanie, wraz z inwestycjami w tabor kolejowy, wytworzyłoby stratę 16 mln zł. Dodatkowo koreferent zauważył, że udział społeczny w odbudowie „nie przekroczy 10% kosztu” robót. Co ważne, nakłady i straty z wybudowania i utrzymania linii, nie byłyby rekompensowane innymi korzyściami. To połączenie kolejowe miało bowiem nie spełniać przyszłych oczekiwań mieszkańców miast satelickich jako szybkiego środka lokomocji. W zakończeniu koreferent zawnioskował, aby najpierw opracować kompleksowe opracowania komunikacyjne dla planowanych osiedli, co miało być podstawą do określenia jakie rozwiązanie byłoby najlepsze¹⁸². We wstępie do właściwej dyskusji przewodniczący zwrócił uwagę, na uchwałę rządu z czerwca 1960 r. nakazującą prowadzenie rewizji założeń inwestycyjnych planu pięcioletniego. Podczas samej dyskusji, przedstawiciele z województwa gdańskiego, także DOKP Gdańsk, bronili potrzeby przeprowadzenia tej inwestycji. Wymienili także dodatkowe argumenty niezawarte w założeniach, np. większy koszt zorganizowania i utrzymywania komunikacji autobusowej, która zresztą miała mieć problemy z funkcjonowaniem w okresie zimowym. Był i argument, że w wyniku odbudowy zbędna byłaby budowa zakładów produkcyjnych na Kaszubach mających być elementem aktywizacji regionu¹⁸³.

Następstwem narady w CKOPI było pismo ministra komunikacji do wicepremiera Juliana Tokarskiego z 23 sierpnia 1960 r., w którym przyjął wnioski z wrześniowego posiedzenia Kolegium Ministerstwa Komunikacji, a także zalecenia koreferenta z lipcowego posiedzenia CKOPI. Zalecał więc, aby najpierw plany perspektywiczne zostały dokończone oraz zatwierdzone przez prezydium rządu, a następnie aby władze wojewódzkie opracowały na ich podstawie kompleksowe studium komunikacyjne

180 AAN 1725/XV/92, s. 18.

181 *Ibidem*, s. 17.

182 *Ibidem*, s. 19-20.

183 *Ibidem*, s. 20-21.

dla całego rejonu Trójmiasta¹⁸⁴. Trafnie więc już na samym początku inicjatywy odbudowania linii, w styczniu 1958 r., napisano w „Dzienniku” o potrzebie „życzliwego zrozumienia ze strony Ministerstwa Komunikacji”. Jak widać, życzliwego zrozumienia w tej sprawie nie udało się uzyskać. Niechęć ze strony ministerstwa oraz potrzeba aby najpierw opracować dokładne analizy wydają się jednak w pełni racjonalne. W tym czasie, w poszukiwaniu oszczędności, dochodziło także do rewizji innych inwestycji na kolei. Przykładowo w takim celu 14 października 1960 r. KOPI przy DOKP w Gdańsku naradzało się nad sześcioma inwestycjami w budynki, z czego cztery mieszkalne. Podczas posiedzenia przyjęto oszczędności poprzez obniżenie standardu budynków (np. zmniejszenie wysokości kondygnacji budynków czy zastąpienie podłóg drewnianych posadzkami z tworzyw sztucznych). Podobnie w przypadku innych inwestycji poszukiwano oszczędności, oceniając celowość przedsięwzięcia, a także niezbędność niektórych jego elementów. Podane zostały przykłady dotyczące budynków, ale także w inwestycjach związanych bezpośrednio ze szlakami kolejowymi szukano oszczędności. Przykładem takich poszukiwań było posiedzenie KOPI z końca października 1960 r., gdzie naradzano się m.in. nad sygnalizacją alarmową lub nad budową urządzeń samoczynnego hamowania punktowego albo budową dyspozytorskich urządzeń nastawczych¹⁸⁵. Tym samym, wstrzymanie odbudowy linii, której założenia były postrzegane przez władze centralne jako wątpliwe i z „usterkami”, było zrozumiałe i świadczyło o racjonalności w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych co najmniej w przypadku przedsięwzięć kolejowych. A jak to zostało opisane w drugim rozdziale, w wyniku konieczności przywrócenia równowagi gospodarczej, kolej uznano za idealną dziedzinę do oszczędności, gdzie później inwestycje kolejowe ponownie zostały zepchnięte na dalszy plan wobec wznowienia uprzemysłowienia. Ministerstwo wprowadziło tylko wstrzymywanie inwestycji do czasu kompleksowych opracowań, ale w praktyce zablokowało inicjatywę, a temat odbudowy przestał się pojawiać.

Według przywoływanego już parokrotnie Janusza Kowalskiego, w ukończonym w 1960 r., a zatwierdzonym w 1962 r. planie perspektywicznym zapisano ponownie konieczność odbudowy odcinka kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek. Sam plan dodatkowo został nagrodzony nagrodą I stopnia Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury¹⁸⁶. Plan był opracowywany w latach dużej aktywności na rzecz tej odbudowy (która znowu wynikała z prac nad tym planem i jego ważnym założeniem budowy osiedli satelickich), a w wielu materiałach archiwalnych jest wzmianka o konieczności tej inwestycji. Także w archiwaliach

184 APG 1280/1373, *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek*, teczka II, s. 1.

185 *Ibidem*, s. 95.

186 J. Kowalski, *10 kilometrów toru*, „Głos Wybrzeża”, nr 178 z 28-29 lipca 1973, s. 4.

związanych z pracami nad tym planem, wzmiankowana jest konieczność tej inwestycji¹⁸⁷. Wydaje się więc to prawdopodobne, aby w planie perspektywicznym dla zespołu miejsko-portowego Gdańsk – Gdynia, zapisano odbudowę linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek. Wskazuje też na to cytowana już publikacja Bohdana Szermera (czyli jednego ze współautorów planu perspektywicznego), w której zamieszczono schemat Trójmiasta na 1980 r., pochodzący właśnie z planu perspektywicznego. Można się dopatrzeć na nim odbudowanego odcinka kolejowego¹⁸⁸. Z drugiej jednak strony, wydaje się dziwne, że zapis tak wyróżnionego planu, został zignorowany. W cytowanych materiałach z prac nad planem, podobnie jak w prasie, zawsze podkreślano konieczność jak najszybszej odbudowy, aby kolej ułatwiła budowę osiedli. Logicznym następstwem zatwierdzenia planu byłoby realizowanie sugestii ministerstwa (przygotowanie studium komunikacyjnego), aby móc działać zgodnie z założeniami planu. Możliwe, że doskonały plan planem, ale władze państwowe na takie wydatki się nie zgodziły. Jak zostało to już przedstawione w drugim rozdziale, transport był w tych latach ignorowany. Możliwe jednak, że o odbudowie w planie wspomniano tylko opcjonalnie. Interesująca przemiana była przecież już na początku 1960 r., gdy w „Dzienniku” zaczęto przedstawiać konieczność rozwoju komunikacji autobusowej w związku z oddalaniem się miasta od linii kolejki miejskiej, jakby porzucając wcześniej propagowaną ideę odbudowy brakującego odcinka kolei z Wrzeszcza do Kokoszek. Możliwe więc, że pod koniec prac postawiono jednak na rozwój komunikacji autobusowej. Wpisywałoby się to w ogólny kierunek zmian w transporcie w Polsce, co zostało wspomniane już w drugim rozdziale niniejszej pracy.

187 APG 1166/683, s. 131, 138, 151.

188 B. Szermer, *op. cit.*, s. 103.

Zakończenie

Wstrzymanie odbudowy linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek sprawiło, że temat ten był ciągle aktualny i powracał co jakiś czas. Zainteresowanie odbudową ponownie pojawiło się w latach 70. XX w. Z jednej strony niektóre zakłady postulowały o budowę nie całej linii, a bocznicy po fragmencie dawnych torów¹⁸⁹, ale były i postulaty pełnego odbudowania szlaku, czego przejawem był artykuł pt. „10 kilometrów toru” opublikowany pod koniec lipca 1973 r. w „Głosie Wybrzeża”. Tekst jest o tyle ciekawy, że dowodzi złych intencji władz kolejowych wobec województwa gdańskiego, z czego miały wynikać likwidacje torów, a także brak budowy nowych połączeń, w tym zaniechanie odbudowy kolei z Wrzeszcza do Kokoszek. Sam artykuł powstał zapewne w związku z kolejną odsłoną planu perspektywicznego, w którym ponownie wskazywano na konieczność odbudowy rozebranego odcinka¹⁹⁰. Wkrótce jednak rozpoczęły się problemy gospodarcze w Polsce związane z nagłym wzrostem kosztu obsługi długu zaciągniętego na liczne inwestycje. Idea odbudowy tliła się nadal, o czym świadczy m.in. wspomniana już praca dyplomowa Leszka Lewińskiego z 1985 r. Także i później utrzymywało się lub przynajmniej chwilowo odradzało się, zainteresowanie odbudową. Pewnym tego przejawem było wspomniane sympozjum naukowo techniczne na Politechnice Gdańskiej w 2000 r. Kolejnym przykładem inicjatywy odbudowy jest Pomorska Kolej Metropolitalna. Jest to jednak przykład o tyle wyjątkowy, że doprowadzony do skutku – w maju 2013 r. rozpoczęły się prace budowlane, a we wrześniu 2015 r. pociągi zaczęły znów kursować.

Dalsza historia inicjatyw i rozważań dotyczących możliwości odbudowy wskazuje, że założenia planistów z lat 50. XX w. o konieczności odbudowy tego krótkiego odcinka kolejowego były ogólnie słuszne, a odbudowany odcinek mógłby znacząco poprawić skomunikowanie osiedli na zachód od Gdańska, odciążając ruch drogowy. To, co w założeniach sprzed półwiecza pozostało bez odpowiedzi, to czy odbudowa powinna być pierwsza przed budową osiedli. Osiedla powstały bez kolei, ale połączenie kolejowe mogłoby ich budowę znacząco przyspieszyć.

189 H. Jursz, *op. cit.*, s. 113–114.

190 J. Kowalski, *10 kilometrów toru*, „Głos Wybrzeża”, nr 178 z 28–29 lipca 1973, s. 4.

Omawiany odcinek kolejowy powstał jako element gęstej pruskiej sieci kolejowej i miał sprzyjać integracji społeczno-politycznej. Charakteryzował się wysokimi parametrami technicznymi oraz był od początku przygotowany pod rozbudowę o drugi tor. Gdy w latach 50. XX w. rozważano odbudowę tego zniszczonego, a następnie rozebranego odcinka, wysuwano także i te argumenty rozbudowy. Planowano również od razu rozbudowę o drugi tor w przeciągu około dziesięciu lat. Argumenty w latach 50. XX w. były także inne, związane z rozwojem miasta i brakiem miejsca pod dalszą rozbudowę. Wiązały się też z licznymi dojazdami do pracy. Mimo więc pewnych różnic, rozważania i projekty z początku XX w. jak i jego połowy, miały swoje podobieństwa.

Esencja tej pracy, rozdział trzeci, dotyczący projektu odbudowy odcinka kolejowego Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszkki, zawierał często odniesienia do ogólnej sytuacji państwowej, wyrażonej przede wszystkim w planach pięcioletnich. Odwołania padały także w odniesieniu sytuacji PKP oraz Północnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku. Także i do spraw Gdańska padały odwołania, przede wszystkim do planów jego dalszego rozwoju. Sprawa odbudowy była więc elementem większej całości. Brak odbudowy w połowie lat 50. XX w., mimo zaleceń ze strony planu „GD”, był zdeterminowany oszczędzaniem na transporcie podczas planu sześcioletniego oraz późniejszego pięcioletniego, który musiał przecież doprowadzić do równowagi z produkcją dóbr konsumpcyjnych. Miało to swoje przełożenie na sytuację PKP. Jak to zostało przedstawione, ożywienie sprawą odbudowy można było podzielić na kilka etapów. Na początku z inicjatywą wystąpiło Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich, o czym pisał obszernie „Dziennik Bałtycki”. Przez cały czas było widoczne zaangażowanie „Dziennika” w agitowanie za odbudową. Szczególnie w pierwszych miesiącach ożywienia (od stycznia do maja 1958 r.), aktywność była widoczna głównie po stronie „Dziennika”. Domyślać się można także zaangażowania TRZZ, które jednak nie pozostawiło po sobie istotnych śladów działalności w tym temacie. Także w Wojewódzkiej Radzie narodowej powstawały opracowania odnoszące się do tego problemu, a urbaniści przedstawiali jako przyszłość miasta odbudowę tej linii. Temat trafił wreszcie pod obrady niechętniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku oraz na końcu do Ministerstwa Komunikacji. Dodatkowo w połowie 1959 r. przestały się pojawiać odniesienia do odbudowy linii w „Dzienniku”. Zanik aktywności gazety tak aktywnej na początku również pomaga wskazać, że był to pewien nowy etap.

W dalszych badaniach tego tematu, należałoby przeprowadzić kwerendę nakierowaną na plany perspektywiczne z opisywanego okresu. Dodatkowo potencjalnie wiele informacji mogłoby dać przeprowadzenie kwerendy archiwalnej w Archiwum Akt Nowych w Warszawie. W tym miejscu została ona przeprowadzona przez autora w sposób bardzo pobieżny ze względu na ograniczenia czasowe. W tamtejszym zasobie archiwalnym materiały dotyczące tej linii kolejowej mogą się znajdować

w materiałach Ministerstwa Komunikacji oraz podległych mu biur. Dodatkowo, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów także powinna zostawić po sobie materiały z dyskusji na ten temat. Kolejnym miejscem wymagającym kwerendy archiwalnej jest Centralne Archiwum PKP w Sosnowcu, które może zawierać zasób archiwalny nieprzekazany do Archiwum Państwowego w Gdańsku. Możliwe jest także, że pozostały zasób został wybrakowany, szczególnie podczas przeprowadzki zasobu gdańskiego oddziału archiwum PKP do archiwum centralnego. Nastąpiło to na początku 2013 r. i wiązało się z pełnym scaleniem archiwów PKP. Dalsze badania powinno się też poświęcić odbudowie tej linii w szerszym zakresie. Badań wymagają pierwsze przymiarki do odbudowy jeszcze z lat 40. XX w. Możliwe, że w zasobie archiwalnym Archiwum Państwowego w Gdańsku znajdują się materiały dotyczące przyczyny rezygnacji z odbudowy w 1948-1949. Podobnie przebadania wymaga również okres po wstrzymaniu inwestycji w 1960 r., szczególnie w latach 70. i 80. XX w. gdy znowu dostrzegano przydatność brakującego odcinka linii kolejowej.

Wykaz skrótów

AAN	– Archiwum Akt Nowych
APG	– Archiwum Państwowe w Gdańsku
CKOPI	– Centralna Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych
CUP	– Centralny Urząd Planowania
DOKP	– Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
DzB	– Dziennik Bałtycki
GW	– Głos Wybrzeża
KOPI	– Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych
KW PZPR	– Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej
PKPG	– Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego
PMRN	– Prezydium Miejskiej Rady Narodowej
PPS	– Polska Partia Socjalistyczna
PPR	– Polska Partia Robotnicza
PWRN	– Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej
PZPR	– Polska Zjednoczona Partia Robotnicza
TRZZ	– Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich
WKPG	– Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego

Wykaz ilustracji

1. Diagram 1. Porównanie kształtowania się łuków poziomych na liniach Pruszcz Gdański – Kartuzy i Wrzeszcz – Stara Piła, s. 20.
2. Fot. 1. Przyczółek wiaduktu przy ul. Słowackiego, s. 17.
3. Fot. 2. Fragment wiaduktu nad ul. Dolne Migowo, s. 18.
4. Fot. 3. Niewielki wiadukt przy Kościele pw. Zmartwychwstania Pańskiego, s. 18.
5. Fot. 4. Niewielki wiadukt przy Kościele pw. Zmartwychwstania Pańskiego, s. 19.
6. Fot. 5. Wiadukt w okolicach zakończenia ul. Ogrodowej, s. 19.
7. Fot. 6. Wiadukt w okolicach zakończenia ul. Ogrodowej, s. 19.
8. Rys. 1. Schemat połączeń kolejowych na Pomorzu w 1860 r., s. 11.
9. Rys. 2. Schemat połączeń kolejowych na Pomorzu w 1900 r., s. 12.
10. Rys. 3. Schemat połączeń kolejowych na Pomorzu w 1920 r., s. 13.
11. Rys. 4. Proponowane warianty przebiegu trasy linii kolejowej, s. 14.
12. Rys. 5. Profil linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, s. 22.

Bibliografia

Źródła archiwalne

– Archiwum Akt Nowych

1. Ministerstwo Komunikacji w Warszawie – 1725, sygn. XV/92

– Archiwum Państwowe w Gdańsku

1. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku – 1166, sygn. 683
2. Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku – 1280, sygn. 1322, 1324, 1345, 1365, 1366, 1373, 1534, 3789
3. Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej – 2384, sygn. 2641, 2707
4. Północna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych – 2615, sygn. 574, 869, 875, 1571, 1609, 1611, 2963, 2964

Prasa

1. „Dziennik Bałtycki” 1958-1960.
2. „Głos Wybrzeża” 1958-1959, 1973.

Akty prawne

1. *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami kolei polskich i stacjami, położonemi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami kolei polskich przez obszar W. M. Gdańska*, Dziennik Ustaw 1920 nr 39 poz. 238.
2. *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonemi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar Wolnego Miasta Gdańska*, Dziennik Ustaw 1920 nr 87 poz. 576.
3. *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 23 stycznia 1922 r. o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonemi na obszarze W. M. Gdańska*,

oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar W. M. Gdańska, Dziennik Ustaw 1922 nr 7 poz. 5.

4. Uchwała Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z dnia 12 lipca 1957 r. o Planie Rozwoju Gospodarczego w latach 1956-1960, Dziennik Ustaw 1957 nr 40 poz. 179.
5. Uchwała Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z dnia 17 lutego 1961 r. o pięcioletnim planie rozwoju gospodarki narodowej na lata 1961-1965, Dziennik Ustaw 1961 nr 11 poz. 58.
6. Ustawa z dnia 2 lipca 1947 r. o Planie Odbudowy Gospodarczej, Dziennik Ustaw 1947 nr 53 poz. 285.
7. Ustawa z dnia 21 lipca 1950 r. o 6-letnim planie rozwoju gospodarczego i budowy podstaw socjalizmu na lata 1950-1955, Dziennik Ustaw 1950 nr 37 poz. 344.

Źródła drukowane

1. Rocznik Statystyczny 1950.
2. Stankiewicz J., Szermer B., *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959.

Źródła ze zbiorów prywatnych

1. *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek*, teczka I.

Opracowania

1. *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, red. S. Wilimberg, Gdańsk 1996.
2. Bałtowski M., *Gospodarka socjalistyczna w Polsce*, Warszawa 2009.
3. *Dzieje kolei w Polsce*, praca zbiorowa pod red. D. Kellera, Rybnik 2012.
4. Jezierski A., Petz B., *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944-1985*, Warszawa 1988.
5. Jursz H., *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013.
6. Kaliński J., *Historia gospodarcza Polski Ludowej*, Białystok 2005.
7. Kaliński J., *Koleje polskie 1845-1989, Problemy ekonomiki transportu*, 1995 nr 2.
8. Koc W., *Znaczenie linii Wrzeszcz – Stara Piła w obsłudze regionu (koncepcja Kaszubskiej Kolei Regionalnej)* [w:] *Transport szynowy w obsłudze aglomeracji gdańskiej. Powiązanie Gdańska z Wysoczyzną Kaszubską*, materiały z Sympozjum Naukowo – Technicznego z 9 listopada 2000 r. na Politechnice Gdańskiej.
9. Konstankiewicz M., *Rola transportu kolejowego w Polsce w latach 1944-1989. Zagadnienia wybrane* [w:] *Komunikowanie się Polaków w latach 1944-1989*, pod red. K. Stępnia i M. Rajewskiego, Lublin 2011.
10. Kowalik T., *Spory o ustrój społeczno-gospodarczy w Polsce. Lata 1944-1948*, Warszawa 2006.

11. Kurek J., *Kolej i tożsamość (kilka sugestii ze Śląskiem i Galicją w tle)* [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, praca zbiorowa pod red. D. Kellera, Rybnik 2012.
12. Lewiński L., *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek*, cz. 2, praca dyplomowa, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolej, Gdańsk 1985.
13. Lijewski T., *Ekspansja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia*, Problemy ekonomiki transportu, 1995 nr 2.
14. Makowski A., *Ziemie Zachodnie i Północne w polityce gospodarczej Polski w latach 1945-1960* [w:] *Ziemie Odzyskane/Ziemie Zachodnie i Północne 1945-2005. 60 lat w granicach państwa polskiego*, praca zbiorowa pod red. A. Saksona, Poznań 2006.
15. Morawski W., *Od marki do złotego. Historia finansów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008.
16. Morawski W., *Zarys powszechnej historii pieniądza i bankowości*, Warszawa 2002.
17. Najmajer M., *Rozwój przestrzenny Gdańska* [w:] *Gdańsk pomnik historii*, cz. 1, pod red. A. Kostarczyka, Gdańsk 1998.
18. Perkowski P., *Gdańsk – miasto od nowa*, Gdańsk 2013.
19. Szermer B., *Gdańsk – przeszłość i współczesność*, Warszawa 1971.
20. Roszkowski W., *Najnowsza historia Polski 1945-1980*, Warszawa 2003.
21. Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
22. *Ustawa o planie 3-letnim*, oprac. J. Kaliński, Lublin 1981.
23. *Władze i mieszkańcy Gdańska w 1945 roku w świetle sprawozdań*, wstęp i oprac. P. Perkowski, Gdańsk 2013.
24. Wrzosek A., *Z geografii komunikacyjnej Pomorza*, Toruń 1935.
25. Zamkowska S., *Przyczyny trudności polskich kolei w okresie powojennym*, „Problemy ekonomiki transportu”, 1995 nr 2.

Internet

1. Bajków B., *Linia kolejowa z gdańskiego Wrzeszcza przez Starą Piłę, Liniewo, Bąk do Czerska*, <http://byekuf.republika.pl/kolej/kolej.html> [dostęp: 2.07.2013 r.].
2. *Biogram Prof. Czesława Bobrowskiego* – <http://www.pte.pl/pliki/1/94/Biogram%20Prof.%20Cz.B.pdf> [dostęp: 18.07.2013 r.].
3. Profil Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, Facebook – <https://www.facebook.com/pages/Pomorska-Kolej-Metropolitalna/482254778474578> [dostęp: 9.09.2013].
4. *Rocznica pierwszego pociągu w Gdańsku* – <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Rocznica-pierwszego-pociagu-w-Gdanskun60230.html> [dostęp: 2.07.2013 r.].
5. *Tramwaje w Gdańsku* – Wikipedia -https://pl.wikipedia.org/wiki/Tramwaje_w_Gdańsku [dostęp: 1.03.2014, 20.03.2014]
6. Strona internetowa Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, *140 lat tramwajów w Gdańsku* – <http://www.ztm.gda.pl/hmvc/index.php/sipinfo/wieceji/89>

Artykuły popularnonaukowe

1. Głuszko T., *Kaszubski ekspres*, 30 dni, nr 5-6/2010.
2. Lewiński L., *Śladami linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, Świat Kolei, nr 2/2001.
3. Massel A., *Kolej w Gdańsku*, Świat Kolei, nr 5/1998.
4. Witkowski R., *Szlakiem 21 mostów*, Sygnały, nr 18/1990.
5. Zemła J., *Szlakiem 21 mostów*, Sygnały, nr 1/1990.

