

HENRYK JURSZ



**KOLEJĄ
Z WRZESZCZA
NA KASZUBY**

GDAŃSK 2020

Henryk Jursz

Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby

Gdańsk 2020

Wydanie, opracowanie, projekt i skład

Henryk Jursz

Projekt okładki

Jarek Kubicki

Ilustracje na okładce

Tomasz Domżański (zdjęcie parowozu Ty2); zbiory autora (ilustracje w tle)

© Copyright by Henryk Jursz, www.jursz.pl. Gdańsk 2020

Wydanie II zmienione, elektroniczne, bez ISBN

Informacje redakcyjne i wydania

Wydawca

Wydawnictwo Oskar Sp. z o.o.

ul. Otwarta 5a, 80-169 Gdańsk

www.wydawnictwooskar.pl, www.maszoperia.org

Redakcja i korekta

Dorota Nikonowicz-Szewel, Iwona Joć-Adamkiewicz

ISBN 978-83-63709-31-0

© Copyright by Henryk Jursz, www.jursz.pl. Gdańsk 2013

© Copyright by Wydawnictwo Oskar. Gdańsk 2013

Spis treści

Czytelnicy, pasjonaci historii kolei	4
Przedmowa I wydania	5
Od autora	6
Kolej w Gdańsku do 1920 r.	7
Kolej we Wrzeszczu do 1920 r.	29
Wrzeszcz – Stara Piła i Kokoszki – Gdynia do 1945 r.	42
Wrzeszcz – Stara Piła i Kokoszki – Gdynia od 1945 r.	91
Kolej metropolitalna	131
Dokumentacja linii A.D. 2009–2012	149
Wybrane rozkłady jazdy	193
Bibliografia	231

Czytelnicy, pasjonaci historii kolei

Dziś, gdy piszę te słowa, nowa choroba opanowuje świat i w kolejnych państwach trwa heroiczna walka z wirusem. Jednym z istotnych działań jest w tej sytuacji izolacja, która ma utrudnić rozprzestrzenianie się zarazy. Wraz z Pomorską Koleją Metropolitalną postanowiliśmy dołączyć do akcji #zostanwdomu i udostępnić Wam elektroniczną wersję niedostępnej już w formie papierowej książki „Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby”. Dodatkową okazją dla tego wydania jest 75. rocznica zburzenia wiaduktów kolei z Wrzeszcza do Starej Piły, w miejsce której po dwóch latach budowy, pięć lat temu uruchomiono Pomorską Kolej Metropolitalną. Wyjątkowa sytuacja nie zwalnia nas oczywiście z poszanowania praw osób i instytucji, które udostępniły materiały do pierwszego wydania książki. Stąd – ilustracyjnie – wersja elektroniczna jest uboższa. Powodem tego jest to, że w tak krótkim czasie w jakim zdecydowaliśmy się przygotować dla Was tę publikację, nie udało się skontaktować ze wszystkimi osobami i instytucjami, a tym samym ponownie uzyskać od nich zgodę na publikację. Tekstowo zaś książka jest niemal identyczna: poprawiony został jeden błąd, który w swej recenzji pierwszego wydania wskazał dr Zbigniew Tucholski oraz – dzięki sugestii Romana Witkowskiego – dodana została informacja o kursowaniu na linii Wrzeszcz – Stara Piła w latach 1943-44 pociągów bezpośrednich, których całkowita trasa to Gdańsk Gł. – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów. Zachowaliśmy także informacje z karty redakcyjnej pierwszego wydania.

Mamy nadzieję, że publikacja nie tylko przypadnie Wam do gustu, ale skłoni też do samodzielnych poszukiwań w licznych internetowych bibliotekach i archiwach, a tym samym do pozostania w domach w tym trudnym dla wszystkich czasie.

*Henryk Jursz i Pomorska Kolej Metropolitalna
Gdańsk, 25 marca 2020 r.*

Przedmowa I wydania

1 maja 2014 r. minie dokładnie sto lat od uruchomienia linii kolejowej Wrzeszcz – Kokoszki – Stara Piła. Celem jej budowy było połączenie możliwie najkrótszą trasą Gdańsk z Kartuzami i z całym regionem Kaszub. Paradoks historii sprawił, że kolej ta nie miała szansy odegrać roli, jaką dla niej przewidywano. Przeszkodziły temu dwie wojny światowe, a w czasie między nimi – przecięcie linii granicą pomiędzy Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem. Po 1945 r. z linii pozostały, pozbawione toru, budowle ziemne i ruiny wiaduktów, po których kolej Wrzeszcz – Kokoszki przekraczała gdańskie ulice. Wpisały się one w krajobraz rozbudowującego się miasta i tkwiły w świadomości jego mieszkańców jako wspomnienie jakiejś tajemnicy. Znalazły też swoje miejsce na kartach książek gdańskich pisarzy, z opowieścią o Weiserze Dawidku Pawła Huellego na czele. Co prawda, szczególnie w latach 70. XX w., pojawiały się koncepcje odbudowy linii, ale nie znajdowały one uznania ówczesnych decydentów. Gdy wiosną 2006 r. wspólnie z Bożysławem Bogdaniukiem, Stanisławem Miecznikowskim i Marcinem Wołkiem opublikowaliśmy w „Transportie i Komunikacji” artykuł „Kolej metropolitalna: brakujący element w systemie transportu kolejowego Pomorza”, nie byliśmy świadomi, że idea ta wkrótce się urzeczywistni i to w tak imponującej postaci. W stulecie otwarcia linii Wrzeszcz – Stara Piła budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej będzie już mocno zaawansowana. Co istotne, inwestycja ta będzie częścią znacznie szerszego zamierzenia – wizji nowoczesnej kolei dla Pomorza. Elementami tego przedsięwzięcia są trwająca modernizacja linii E65 Warszawa – Gdańsk – Gdynia, modernizacja Szybkiej Kolei Miejskiej z jej przedłużeniem do nowego węzła komunikacyjnego Gdańsk Śródmieście, rewitalizacja dwóch regionalnych linii kolejowych: Kościerzyna – Gdynia i Reda – Hel.

Do projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej mam osobisty stosunek, biorąc udział w kolejnych etapach jego przygotowania. Dlatego czuję się zaszczycony zaproszeniem do napisania przedmowy do tej monografii. Jej Autorowi gratuluję znakomitego pomysłu na spięcie przeszłości pomorskiej kolei z jej przyszłością, a czytelnikom życzę pasjonującej lektury.

Dr inż. Andrzej Massel

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Od autora

O linii kolejowej z Wrzeszcza do Starej Piły, po której pozostało wiele obiektów inżynierskich, w tym bodaj najbardziej znane zniszczone wiadukty, przez lata narosło wiele mitów. Nim przyszło mi zgłębić temat, słyszałem, iż była to linia wąskotorowa, że prowadziła wprost przez dzisiejsze osiedla Młyniec i Rozstaje do Nowego Portu oraz, że zbudowano ją po II wojnie światowej w celu dostarczania materiałów budowlanych z Kokoszek wprost na budowę osiedla w miejscu dawnego lotniska. Niektórzy twierdzili, że drogę żelazną wykorzystywano wyłącznie do celów wojskowych, inni, że rampa służąca dziś za parking przy centrum handlowym we Wrzeszczu była peronem dla pasażerów podróżujących do Kartuz, a jeszcze inni, że linię tę wybudowano bez użycia maszyn. Wszystkie te informacje, choć bardzo ciekawe, nie dawały jednak pełnego obrazu. W trakcie sprawdzania okazywały się zazwyczaj fałszywe, choć czasem w jakiejś części zawierające ziarno prawdy. Stąd pomysł niniejszego opracowania, które choć nie wyczerpuje tematu, to mam nadzieję, że przyczyni się do pogłębienia wiedzy nie tylko o kolei zwanej Kaszubskim Ekspresem i związanej z nią linii Kokoszki – Gdynia, ale także o gdańskich kolejach w ogólnym zarysie. Rozdziały o rozwoju dróg żelaznych w Gdańsku i Wrzeszczu powinny wprowadzić w specyficzny kolejowy klimat niegdysiejszej stolicy Prus Zachodnich, gdzie ruch podmiejski już przed I wojną światową był rozwinięty na skalę niespotykaną na terenie dzisiejszej Polski.

Praca ta nie powstałaby bez pomocy wielu ludzi. Bez względu na to, czy chodziło o udostępnienie materiałów, wskazanie źródeł czy sugestie, co jeszcze uwzględnić, chciałbym serdecznie podziękować następującym osobom: Bartoszowi Bajkowi, Feliksowi Bąkowi, Jarkowi Borynie, Grzegorzowi Bińkowskiemu, Siegfriedowi Bufe, Marcinowi Bukowskiemu, Zbyszkowi Czapnikowi, Janowi Danilukowi, Grzegorzowi Feyowi, Dariuszowi Gałązce, Krzysztofowi Grynderowi, Jerzemu Hryszce, Tomaszowi Konopackiemu, Krzysztofowi Kowalewskiemu, Ireneuszowi Krzywickiemu, Jarosławowi Kubickiemu, Leszkowi Lewińskiemu, Christophowi Marschnerowi, Aleksandrowi Masłowskiemu, Andrzejowi Paczyńskiemu, Tomaszowi Plucińskiemu, Kamilowi Sobolewskiemu, Jarosławowi Wasielewskiemu, Adamowi Wąskowi, Romanowi Witkowskemu, Kamilowi Wrotkowskemu, Pawłowi Wróblewskiemu.

Kolej w Gdańsku do 1920 r.

Pierwsze drogi żelazne na terenach dzisiejszej Polski zbudowano, gdy jej terytorium podzielone było między zaborców. Wśród miast, które ok. poł. XIX w. otrzymały połączenie kolejowe, znalazł się Gdańsk, decyzją kongresu wiedeńskiego w 1815 r. włączony ponownie do państwa pruskiego¹. W tym samym roku miasto zostało stolicą utworzonej prowincji Prusy Zachodnie (Westpreußen), od 1824 r. połączonej unią personalną z Prusami Wschodnimi (Ostpreußen). W 1829 r. obie prowincje połączono w jedną o nazwie Prowincja Prusy (Provinz Preußen)², której stolicą został Królewiec (Königsberg, Kaliningrad). W Gdańsku pozostawiono jedynie władze rejencji (Regierungsbezirk Danzig)³.

W 1838 r., 13 lat po uruchomieniu w Anglii pierwszej drogi żelaznej na świecie, dzięki zaangażowaniu kapitału prywatnego otwarto w Królestwie Prus (Königreich Preußen) pierwszą linię kolejową. Łączyła ona Berlin z Poczdamem (Potsdam)⁴. Większość administracji państwowej wraz z królem nie była przekonana do nowego wynalazku. Dostrzeżono jednak rolę, jaką kolej może odegrać w obronności, administracji oraz w gospodarce, i już w listopadzie 1838 r. przyjęto ustawę o przedsięwzięciach kolejowych (Gesetz über die Eisenbahn Unternehmungen), w której przewidziano możliwość oraz określono warunki przejęcia przez państwo kolei prywatnych. Początkowo rząd ograniczał się do udzielania koncesji i sprawowania nadzoru nad eksploatacją dróg żelaznych. Powodem był nie tylko wspomniany brak przekonania, narastający dług publiczny i bieżący deficyt budżetowy⁵, ale także zaangażowanie państwa w rozbudowę fortyfikacji. Po 1827 r., w związku z zaawansowaniem prac w twierdzach na linii Renu, przeznaczono znaczne sumy na rozbudowę

1 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 163, 166, 170.

2 B. Jähnig, *Die Erörterung einer möglichen Darstellung der Geschichte Westpreußens nach der Wiedergründung der Provinz, Teki Gdańskie*, tom V, Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Gdańsk 2004, s. 156–157.

3 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 172.

4 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 10.

5 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 18.

fortyfikacji na wschodzie kraju⁶. Linie kolejowe budowane były więc z inicjatywy kapitału prywatnego tam, gdzie widziano szansę na szybki zwrot kosztów. Łączyły okręgi przemysłowe i ośrodki handlowe, nie docierając do rolniczych terenów prowincji Pomorze (Pommern) i Prusy⁷, w których rzadkie osadnictwo i przewidywane przewozy czyniły budowę kolei nieopłacalną. Państwo pruskie musiało więc poszukać innego sposobu realizacji pożądanego połączenia kolejowego Berlina z Królewcem⁸.

Na początku lat 40. XIX w. poprawiła się sytuacja finansowa Królestwa Prus i 18 października 1842 r. zebranych w Berlinie reprezentantom prowincji przedstawiono memoriał, w którym proponowano finansowe wsparcie państwa przy budowie linii kolejowej ze stolicy do Królewca z odgałęzieniem do Gdańska. Aby nie osłabiać inicjatyw prywatnych, wsparcie miało być ograniczone do ustawowego zagwarantowania oprocentowania kapitału. W głosowaniu dotyczącym budowy Kolei Wschodniej (Ostbahn) na koszt państwa większość deputowanych opowiedziało się przeciwko. Uchwalono za to potrzebę realizacji takiego połączenia kolejowego oraz, z nadwyżek podatku solnego, postanowiono utworzyć fundusz (w wysokości 2 mln talarów rocznie) przeznaczony m.in. na prace wstępne i projektowe. Ustalenia te zatwierdzone zostały rozkazami gabinetowymi 22 listopada 1842 r. i 31 grudnia 1842 r.⁹

Przeprowadzenie rozeznania terenu oraz sporządzenie ogólnych projektów i kosztorysów przyszłej linii zlecono Carlowi Friedrichowi Zimpelowi – dyrektorowi technicznemu Kolei Berlińsko-Frankfurckiej (Berlin-Frankfurter Eisenbahn) – oraz Eduardowi Friedrichowi Wiebemu – inspektorowi budowlanemu. Zimpel zajął się pierwszym z trzech proponowanych wariantów, wykorzystującym budowaną Kolej Berlińsko-Frankfurcką, tj. połączeniem Frankfurt nad Odrą (Frankfurt an der Oder) – Poznań (Posen) – Bydgoszcz (Bromberg) i dalej, a Wiebe pozostałymi dwoma: Berlin, przez Kolej Berlińsko-Frankfurcką lub Berlińsko-Szczecińską (Berlin-Stettiner Bahn) – Kostrzyn (Küstrin) – Gorzów (Landsberg an der Warthe) – Bydgoszcz itd. oraz Szczecin (Stettin) – Stargard (Stargard) – Grudziądz (Graudenz) z odgałęzieniem do Poznania. Ogólny nadzór sprawował Friedrich Albert Immanuel Mellin – radca budowlany i rządowy, główny inspektor na budowie kolei Magdeburg – Lipsk (Leipzig) i Magdeburg – Halberstadt – oraz reprezentujący Ministerstwo Wojny (Kriegsministerium) major Friedrich Leopold Fischer ze Sztabu Generalnego (Generalstab). Wszystkie trzy warianty wymagały budowy linii bocznej do Gdańska¹⁰.

6 M. Wojciechowski, *Nowopruskie twierdze, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/2020.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.

7 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 10.

8 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 18–19.

9 Tamże, s. 18–19.

10 Tamże, s. 19.

Pierwsze wyniki prac, przy których położono nacisk na minimalizację kosztów przyszłej budowy, przedstawiono w orzeczeniu Mellina i Fischera 2 listopada 1844 r. Jako miejsce przekroczenia Wisły (Weichsel), ze względu na istniejący trakt handlowy z przeprawą promową oraz umiarkowaną odległość od Gdańska, wybrano Tczew (Dirschau). Koszt budowy mierzącego 31,71 km (4,120 mil pruskich¹¹)¹² odgałęzienia, ze względu na poprzecinany dolinami pagórkowaty teren oraz kosztowne wprowadzenie kolei w obręb twierdzy gdańskiej, szacowano na 1,83 mln talarów. 14 stycznia 1845 r. uzgodniono, a 22 lutego zatwierdzono budowę mostów w Tczewie oraz przebieg linii Stargard – Poznań, Tczew – Gdańsk i Tczew – Królewiec. Regulację Wisły oraz budowę mostów w Tczewie i Malborku (Marienburg) zarządził 6 lipca 1845 r., a 16 stycznia 1846 r. zatwierdzono wariant środkowy Berlin – Kostrzyn – Gorzów – Bydgoszcz z uwzględnieniem w nim linii bocznej do Frankfurtu. Ostatecznie ustalenia dotyczące przebiegu Kolei Wschodniej zatwierdzone zostały 15 sierpnia 1848 r. przez zgromadzenie narodowe (wkrótce potem rozwiązane)¹³. Budową kolei nie były zachwycone koła gospodarcze Gdańska i Królewca, co jednak nie oznacza ich krótkowzroczności. Kupcy uważali bowiem, częściowo słusznie, że równoleżnikowo położona linia kolejowa ułatwi innym portom, m.in. Szczecinowi, penetrację ich zaplecza handlowego, odcinając ich od dotychczasowych rynków zbytu¹⁴.

Neurodzaj lat 1846–1847 oraz kryzys na rynkach finansowych przyczyniły się do tego, że 1 października 1847 r. wstrzymano prace przy Kolei Wschodniej. Wkrótce jednak bezrobocie i niepokoje polityczne związane z Wiosną Ludów spowodowały, że od 26 czerwca 1848 r. na mocy rozkazu z 14 czerwca 1848 r. na budowę kolei przymusowo kierowano oprócz robotników także „elementy wywrotowe”: artystów, inteligencję i rzemieślników. Dzień roboczy trwał 10 godzin, a w pobliżu miejsca robót oraz zakwaterowania robotników rozlokowano oddziały wojskowe, których zadaniem było zapobieganie buntom i rewolucyjnym wystąpieniom. Do realizacji połączenia kolejowego między Berlinem, Pomorzem a Prowincją Prusy przyczyniły się jednak dopiero wypracowane w drugiej połowie 1848 r. przez Ministerstwo Handlu (Handelsministerium) koncepcje budowy sieci kolejowej oraz wykupu istniejących linii przez państwo. Prace budowlane nadzorowała Królewska Komisja Kolei Wschodniej (Königliche Kommission für die Ostbahn) z siedzibą w Pile (Schneidemühl), potem w Trzciance (Schönlanke), a od 1 kwietnia 1849 r. w Bydgoszczy¹⁵.

W maju 1849 r. król Fryderyk Wilhelm IV warunkowo zezwolił na rozpoczęcie robót na odcinku Tczew – Gdańsk w celu zatrudnienia bezrobotnych, a 3 listopada

11 mila pruska (Meile) = 7532,48 m. M. Wojciechowski, *Jednostki i miary*, http://www.mars.slupsk.pl/fort/p_jm.htm, dostęp 15 listopada 2010 r.

12 *Eisenbahn Zeitung*, nr 48, 28 listopada 1852 r.

13 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 19–20.

14 E. Włodarczyk, *Rzemiosło i przemysł*, [w:] *Historia Gdańska tom IV/1: 1815–1920*, praca zbiorowa pod red. Edmunda Cieślaka, Wydawnictwo Lex, Sopot 1998, s. 68.

15 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 20–21.

1849 r. zarządził przekształcenie Królewskiej Komisji Kolei Wschodniej w Dyрекcję Kolei Wschodniej (Königliche Direktion der Ostbahn)¹⁶. Intensywne prace przy budowie odcinka Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk rozpoczęto 7 grudnia 1849 r., kiedy to ogłoszono ustawę o budowie Kolei Wschodniej ze środków państwowych¹⁷. Na budowę całej linii przewidziano kwotę 23,50 mln talarów¹⁸. Odcinek Tczew – Gdańsk wybudowany został jako jednotorowy, ale grunty wykupiono pod dwa tory¹⁹.

Oficjalne otwarcie pierwszego odcinka linii wyznaczono na 31 lipca 1851 r., choć ze względu na jazdy próbne i techniczne organizowane były lokalne uroczystości otwarcia Kolei Wschodniej. Odbyło się ono jednak sześć dni wcześniej. Król Fryderyk Wilhelm IV przybył do Szczecina 25 lipca, skąd następnego dnia o godz. 7 pociągiem specjalnym wyruszył do Bydgoszczy, gdzie przyjechał o godz. 16 i uczestniczył w dalszej części uroczystości. W tym samym dniu o godz. 23 z Berlina wyjechał pierwszy rozkładowy pociąg do Bydgoszczy²⁰.

Do Gdańska pierwszy – próbny – pociąg przyjechał 19 lipca 1852 r. krótko przed godz. 14:30. Parowóz ciągnął wagon bagażowy oraz trzy wagony pasażerskie 2 i 3 klasy. Wszystkie miejsca były zajęte²¹. Oficjalne otwarcie odcinka Bydgoszcz – Gdańsk z udziałem króla Fryderyka Wilhelma IV, pierwotnie zaplanowane na 3 sierpnia 1852 r.²², odbyło się 5 sierpnia²³. Pociąg specjalny wyruszył z Bydgoszczy o godz. 7, a do Gdańska dotarł o godz. 16:30. Monarcha wysiadał na wszystkich stacjach i przyjmował powitania, a podczas trzygodzinnego pobytu w Tczewie odwiedził plac budowy mostu na Wiśle²⁴.

Mimo że pierwsze dworce budowano zwykle poza wałami twierdzy²⁵, to w przypadku Gdańska władze wojskowe zgodziły się na wybudowanie dworca w ich obrębie. Nie pozwoliły jednak na umiejscowienie stacji bliżej śródmieścia – dworzec nazwany Gdańsk Brama Nizinna (Danzig lege Tor) zlokalizowano między ul. Toruńską (Thornscherweg) a obwałowaniami twierdzy. Linia do dworca przecięła fosę i pierścień bastionów, a miejsce to – zachodnią część Bastionu Żubr (Bastion Maidloch) – odpowiednio ufortyfikowano bramą kolejową²⁶. Dworzec był stacją czołową, na której

16 J. Pawłowski, *Początki (1851–1920)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 31.

17 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 21.

18 Westpreußischen Architekten und Ingenieur Verein zu Danzig, *Danzig und seine Bauten*, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1908, s. 322.

19 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – z dziejów techniki kolejowej*, *Świat Kolei*, 2001, nr 11, s. 25.

20 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 21.

21 *Eisenbahn Zeitung*, nr 31, 1 sierpnia 1852 r.

22 *Eisenbahn Zeitung*, nr 26, 27 czerwca 1852 r.

23 *Eisenbahn Zeitung*, nr 33, 15 sierpnia 1852 r.

24 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 21–22.

25 M. Wojciechowski, *Twierdza około połowy XIX wieku, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/3004.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.

26 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 10.

wybudowano urząd pocztowy wraz z telegrafem, składy pocztowe, parowozownię i urządzenia do nawęglania oraz służący odprawie pasażerów dwupiętrowy budynek z restauracją i podłużną wiatą z peronem²⁷ o długości ok. 235,38 m (750 stóp pruskich²⁸)²⁹. Bezpośrednio nad Motławą (Mottlau) na umocnionym i wybrukowanym nabrzeżu wybudowano magazyny części towarowej (Güterbahnhof)³⁰ z rampą przeładunkową o szerokości ok. 6,28 m (20 stóp pruskich)³¹. Aby utworzyć tereny dla pierwszej gdańskiej stacji, zasypano koryta wodne opływające od północy i od południa wyspę Smolarnia (Smolny Dwór, Theer Hof). Tak uzyskany teren oddzielono od Wyspy Spichrzów (Speicher Insel) wąskim kanałem przekopanym wzdłuż północnej krawędzi ul. Toruńskiej. Zachodnie ramię Motławy spadło do roli ślepego basenu portowego³², który pogłębiono tak, by mogły z niego korzystać statki o zanurzeniu ok. 3,14 m (9–10 stóp pruskich)³³. Nurt skierowano do wschodniego ramienia – Nowej Motławy (Neue Mottlau)³⁴. Przygotowanie terenu i budowa stacji zajęły dwa lata. Dworzec oddano do użytku 14 października 1852 r.³⁵

Ruch pociągów początkowo był niewielki. Zgodnie z ówczesnymi poglądami, główną rolę odgrywały przewozy pasażerskie. Pociągi towarowe uruchamiano w razie potrzeby, zwykle jednak doczepiano wagony towarowe do pociągów pasażerskich (także pospiesznych, jeśli nie powodowało to obniżenia prędkości). W 1858 r. wpływy z ruchu towarowego przewyższyły te z osobowego. Na trasie Tczew – Gdańsk kursowały wówczas 3 pary pociągów osobowych i 2 pary towarowych³⁶.

Jednotorowa linia do dworca Gdańsk Brama Nizinna, z powodu lokalizacji ówczesnego dworca tczewskiego, nie była zbyt wygodna dla podróżujących do Berlina lub Bydgoszczy. Pasażerów zwykle czekała w Tczewie przesiadka, a w przypadku pociągu relacji bezpośredniej – długotrwały postój związany ze zmianą kierunku jazdy pociągu i niezbędnymi manewrami, które początkowo były wymagane także dla pociągów towarowych. Również lokalizacja pierwszego gdańskiego dworca pozostawiała wiele do życzenia, gdyż nie pozwalała na bezpośrednią obsługę portu³⁷.

27 G. du Boulay, *A few notes on the connection of Danzig to the Ostbahn, Danzig Report*, 2005, nr 121, s. 16.

28 stopa pruska (Fuss) = 0,31385 m. M. Wojciechowski, *Jednostki i miary*, http://www.mars.slupsk.pl/fort/p_jm.htm, dostęp 15 listopada 2010 r.

29 Ed. Knoblauch, *Notizen über die Ostbahn*, Berlin 1854, s. 22.

30 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 10.

31 Winterstein, *Bereisung der Ostbahn, Zeitschrift für Bauwesen*, tom I i II, Verlag von Ernst & Korn, Berlin 1854, s. 560.

32 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 194.

33 Ed. Knoblauch, *Notizen über die Ostbahn*, Berlin 1854, s. 22.

34 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 194.

35 S. Wilimberg, *Dworce osobowe Gdańska na tle rozwoju kolei, Teki Gdańskie*, tom IV, Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Gdańsk 2002, s. 112–113.

36 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – z dziejów techniki kolejowej, Świat Kolei*, 2001, nr 11, s. 22, 24.

37 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 18.

Kanał łączący stacyjne magazyny z portem był niedostępny dla większych statków, a dodatkowy transport drogowy zwiększał koszty. Dlatego, 20 kwietnia 1863 r., po tym, jak władze miasta zadeklarowały nieodpłatne udostępnienie większości niezbędnych gruntów, przedłożono parlamentowi projekt ustawy o przedłużeniu linii ze stacji Gdańsk Brama Nizinna do Nowego Portu (Neufahrwasser). Mimo iż zyski z eksploatacji Kolei Wschodniej zasilają bezpośrednio kasę państwową, to bez zgody parlamentu nie można było przeznaczyć ich na inwestycje³⁸. Koszty budowy linii szacowano na 1,10 mln talarów³⁹. Aż do 1865 r. debatowano nad sposobami jej sfinansowania. Ostatecznie, ustawą z 26 maja 1865 r., upoważniono rząd do sprzedaży części wykupionych na mocy ustawy z 1838 r. akcji prywatnych towarzystw kolejowych. Część uzyskanych w ten sposób funduszy przeznaczono na budowę linii do Nowego Portu. Niestety, z powodu przesunięć w wydatkach związanych z wojną prusko-austriacką, w 1866 r. prace budowlane ograniczono. Otwarcie nowego odcinka, przy którego budowie zatrudniano austriackich jeńców, nastąpiło 1 października 1867 r.⁴⁰

Linia do Nowego Portu przecięła w dwóch miejscach zewnętrzny pas obwałowań: przy Bramie Oruńskiej (Petershagener Tor) oraz przy Bramie Oliwskiej (Olivaer Tor) i przebiegała wzdłuż fosy miejskiej oraz umocnień wewnętrznych⁴¹ w głębokim wykopie⁴². Jej budowa spowodowała zniszczenie części ogrodu Błędnika (Irrgarten), przez który poprowadzono tor, oraz skomplikowała komunikację między bramami Oliwską a św. Jakuba (Jakobs Tor). Ruch koncentrujący się na odcinku ul. Dyrekcyjnej (Am Olivaer Tor) skierowano na ul. 3 Maja (Promenade) poprzez przejazd w poziomie torów, który później zastąpiono wąskim, prostopadłym do torów wiaduktem⁴³. Do obsługi linii zbudowano dwa nowe dworce: Gdańsk Brama Wyżynna (Danzig Hohe Tor) oraz Nowy Port⁴⁴, tak jak cała linia otwarte 1 października 1867 r.⁴⁵

Stacja Brama Wyżynna początkowo była przeznaczona tylko do obsługi ruchu lokalnego do portu. Zlokalizowano ją niemal w tym samym miejscu, co obecny dworzec główny, jednakże od miasta oddzielały ją znajdujące się na terenie dzisiejszego Podwala Grodzkiego (Stadtgraben) fosa (znacznie zwężona w związku z budową

38 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 23.

39 *Gesetz – Entwurf betreffend den Bau von Eisenbahnen: 1) von Danzig nach Neufahrwasser [...]*, *Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch die Allerhöchste Verordnung vom 29. Dezember 1864 einberufenen beiden Häuser des Landtages*, tom IV, Verlag von M. Moeser, Berlin 1865, s. 2.

40 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 24.

41 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

42 St. Tarnowski, *Z wakacji. Prusy Królewskie*, tom II, wydanie II, Księgarnia Spółki Wydawniczej Polskiej, Kraków 1894, s. 38.

43 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 194.

44 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

45 Westpreußischen Architekten und Ingenieur Verein zu Danzig, *Danzig und seine Bauten*, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1908, s. 323.

dworca⁴⁶) i wały od Bastionu św. Elżbiety (Bastion Elisabeth) do Bastionu Boże Ciało (Bastion Heilige Leichnam)⁴⁷. Zabudowania stacji, ze względu na usytuowanie w rejonie ochronnym gdańskiej twierdzy⁴⁸, nie mogły z powodów militarnych mieć charakteru trwałego⁴⁹. Dostęp do dworca możliwy był tylko od strony ul. 3 Maja biegnącej na wysokiej skarpie, z której na peron początkowo schodziło się drogą z serpentynami, a później drewnianymi trzypiętrowymi schodami z krytym pomostem, żartobliwie nazywanymi przez gdańszczan trąbą słońca⁵⁰. Chcąc dostać się ze stacji do miasta, należało iść ul. 3 Maja w kierunku południowym drogą prowadzącą do Bramy Wyżynnej (Hohe Tor)⁵¹.

Stacja w Nowym Porcie składała się z dwóch części – towarowej, zlokalizowanej przy nabrzeżach kanału portowego, i osobowej, do której dochodziło się z ul. Oliwskiej (Olivaerstraße) przez ul. Podjazd (Bahnhofstraße). Do części towarowej można było dojść z ul. Oliwskiej przez ul. Blizową (Bliesenstraße). Podobnie jak w przypadku stacji Brama Wyżyna, także zabudowania tego dworca miały konstrukcję szachulcową⁵².

Według pierwszego rozkładu jazdy ogłoszonego 13 września 1867 r., a obowiązującego od 1 października, na linii Gdańsk – Nowy Port kursowało 6 par pociągów: 3 mieszane towarowo-osobowe (Gemischter Zug) odjeżdżające ze stacji przy Bramie Nizinnej i 3 osobowe odjeżdżające z dworca Brama Wyżyna. Czas jazdy pociągów pasażerskich wynosił 12 minut, a mieszanych 14 minut na tym samym odcinku oraz drugie tyle na odcinku Gdańsk Brama Nizinna – Gdańsk Brama Wyżyna⁵³.

W 1870 r. ukończono linię Stargard Szczeciński – Białogard (Belgard) – Koszalin (Köslin) – Słupsk (Stolp) – Sopot (Zoppot) – Gdańsk, budowaną przez Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej (Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft)⁵⁴. Połączenie to, nazywane Koleją Tylnopomorską (Hinterpommersche Bahn), uruchamiane

46 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 194.

47 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

48 W obrębie rejonów ochronnych twierdzy, od ok. poł. XIX w. budować można było pod warunkiem zobowiązania rozebrania budowli przez użytkownika lub na jego koszt w przypadku zagrożenia wojennego. Zobowiązanie to określano mianem rewersu demolacyjnego. Z militarne punktu widzenia istotne było bowiem, aby przedpole wałów nie było niczym zasłonięte oraz by nieprzyjaciel nie mógł na nim znaleźć schronienia. Stąd też, w zależności od odległości od wałów twierdzy, całkowite lub częściowe zakazy wznoszenia trwałych budynków. Rejony ochronne łącznie miały szerokość ok. 2 km. Na ich obszarze powstawać mogły w zasadzie tylko budynki o konstrukcji drewnianej lub szachulcowej.

49 M. Wojciechowski, *Twierdza około połowy XIX wieku, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/3004.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.

50 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

51 St. Tarnowski, *Z wakacji. Prusy Królewskie*, tom II, wydanie II, Księgarnia Spółki Wydawniczej Polskiej, Kraków 1894, s. 38.

52 *Dworzec w Neufahrwasser*, Akademia Rzygaczy, Wydział Kolejnictwa i Tramwajnictwa, <http://www.rzygacz.webd.pl/index.php?id=2,296,0,0,1,0>, dostęp 18 listopada 2010 r.

53 *Amts-Blatt der Königlich Preußischen Regierung zu Frankfurt an der Oder*, nr 39, 25 września 1867 r., s. 35.

54 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

było odcinkami od 1859 r. (odcinek Stargard – Koszalin 1 czerwca 1859 r., odcinek Koszalin – Słupsk 1 lipca 1869 r.)⁵⁵. Ukończony 1 lipca 1870 r. odcinek Sopot – Gdańsk połączono ze stacją Gdańsk Brama Wyżynna 1300-metrową łącznicą oddaną do ruchu, podobnie jak odcinek Słupsk – Sopot, 1 września 1870 r.⁵⁶ Dla nowej kolei wybudowano pomiędzy Sopotem a Gdańskiem stacje we Wrzeszczu (Langfuhr) i Oliwie (Oliva)⁵⁷ oraz w pobliżu poszerzonej w 1869 r. Bramy Oliwskiej na zewnątrz fortyfikacji⁵⁸ dworzec – Gdańsk Brama Oliwska (Danzig Olivaer Tor). Znajdował się on na wysokości obecnego przystanku SKM Gdańsk Stocznia i od początku służył tylko do obsługi ruchu towarowego⁵⁹: załadunku wagonów oraz zestawiania pociągów⁶⁰. Ruch pasażerski, tak dalekobieżny w kierunku Szczecina, jak i podmiejski w kierunku Oliwy i Sopotu, obsługiwany był na dworcu Gdańsk Brama Wyżynna. Przy podróżach tranzytowych, np. ze Szczecina do Królewca, dodatkowo konieczny był przejazd między stacjami Brama Wyżynna a Brama Nizinna⁶¹.

Rosnący ruch pasażerski na dworcu Gdańsk Brama Wyżynna, jego niewygodne połączenie z miastem oraz wątpliwa reprezentacyjność dla miasta o randze stolicy rejencji, przyczyniły się do tego, że już w 1872 r. zaproponowano jego przebudowę. W projekcie przewidziano budowę dwukondygnacyjnego szachulcowego budynku recepcji oraz bezpośrednie połączenie stacji z miastem za pomocą przerzuconej nad fosą kładki. Władze wojskowe nie wyraziły jednak zgody na przebicie wałów i budowę kolejnych zabudowań dworcowych w strefie ochronnej twierdzy⁶². Kolejny projekt przebudowy powstał ok. 1880 r. Przewidywano w nim: poszerzenie równi stacyjnej kosztem dalszego zwężenia fosy, budowę nowej grupy torów w miejsce istniejącego peronu oraz nowego budynku dworca wraz z peronami na poszerzonej równi stacyjnej. Przed nowym budynkiem miał powstać plac, do którego prowadzić miały drogi od południa z ul. Nowe Ogrody (Neugarten) przez ul. 3 Maja i od północy od szosy z Nowego Portu poprzez wiadukt nad torami. Do miasta prowadzić miała kładka nad fosą przez przebite w wałach twierdzy przejście dla pieszych. Ten projekt także nie został zrealizowany z powodu sprzeciwu władz wojskowych gdańskiej twierdzy⁶³.

55 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni*, *Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 18.

56 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

57 J. Stankiewicz, B. Szermer, E. Kupiecki, *Gdańsk. Krajobraz i architektura zespołu miejskiego*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1971, s. 18, 20.

58 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 181, 198.

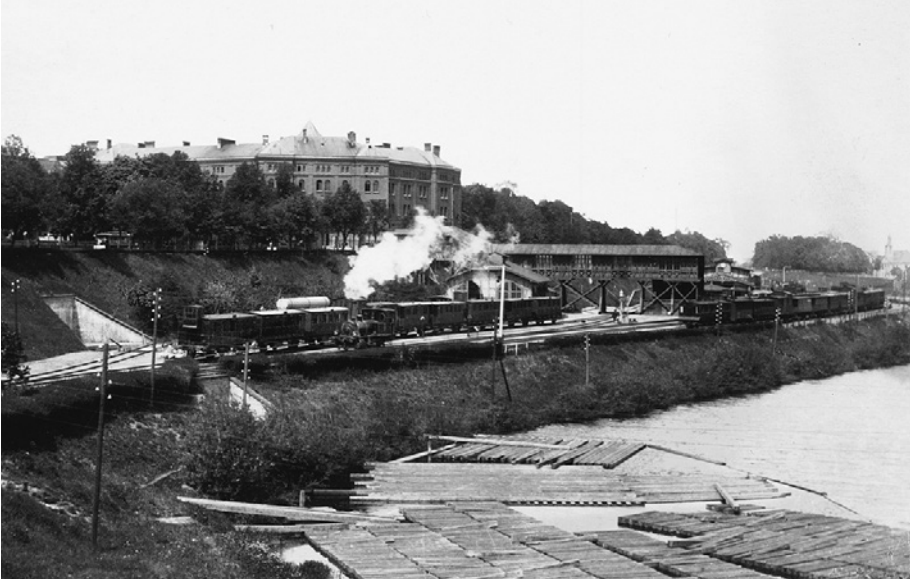
59 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

60 Westpreußischen Architekten und Ingenieur Verein zu Danzig, *Danzig und seine Bauten*, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1908, s. 325.

61 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

62 *Der Hauptbahnhof in Danzig*, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 62, 2 sierpnia 1922 r.

63 Projekt rozbudowy stacji Brama Wyżynna z 1880 r. udostępniony na forum *Dawny Gdańsk*, <http://forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=116172#116172>, dostęp 7 grudnia 2010 r.



Widok na drugi gdański dworzec Gdańsk Brama Wyżynna i Szkołę Wojenną (dziś Urząd Pracy przy ul. 3 Maja) ok. 1890 r.

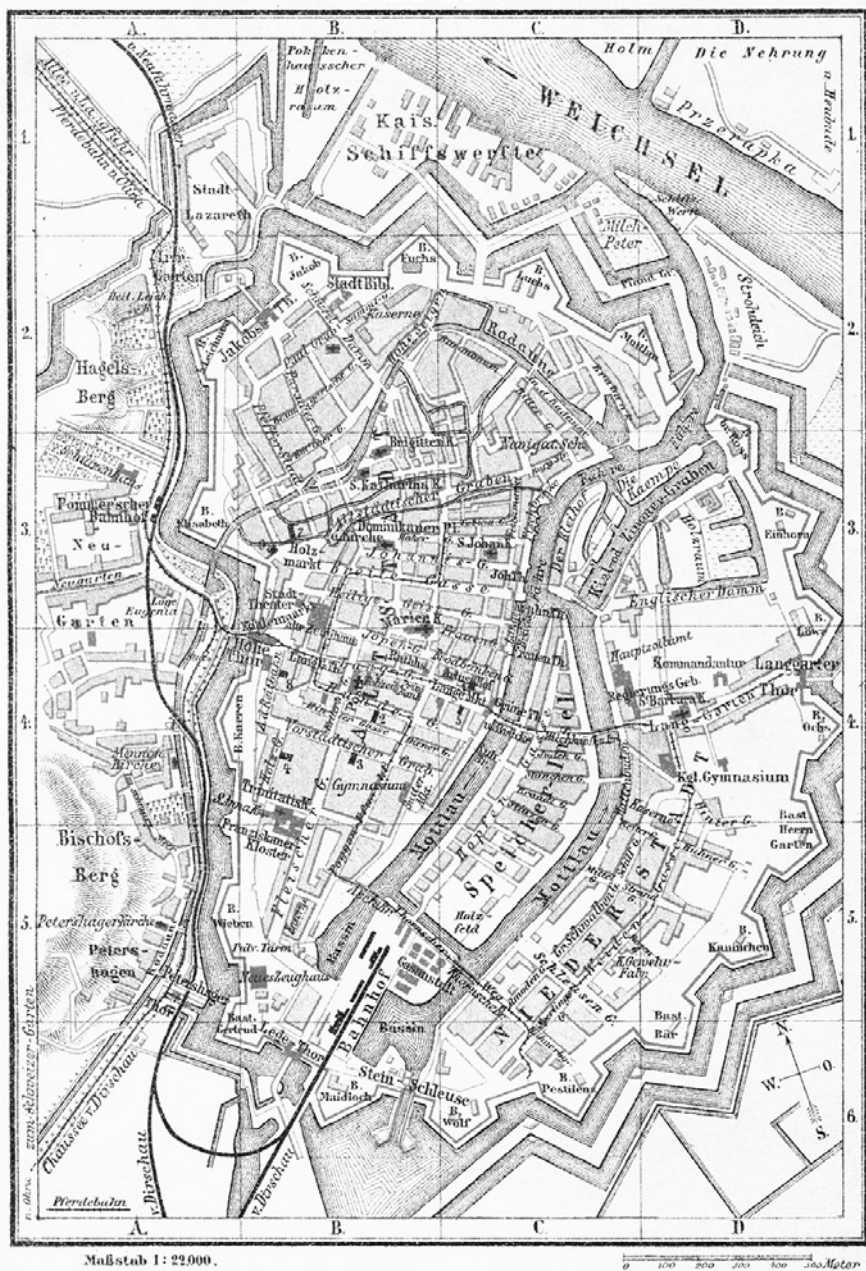
FOT. GOTTHEIL & SOHN. REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Widok na tory do obsługi portu wolnoctowego i nabrzeży portowych oraz tor kolei podmiejskiej (po prawej na nasypie) w Nowym Porcie. Pocztkówka wystana w październiku 1900 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA

DANZIG.



Plan centrum Gdańska z zaznaczonymi liniami kolejowymi i dworcami Brama Nizina oraz Brama Wyżynna. Ok. 1885 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA

Danzig-Neufahrwasser



Kładka nad torami towarowymi w Nowym Porcie łączyła ul. Blizową z zabudowaniami przy nabrzeżach. Poczтівka wysłana w kwietniu 1916 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Widok spod peronowej wiaty na budynek dworca w Oliwie. Widoczna także wiata nad zejściem do tunelu prowadzącego na peron. Poczтівka bez obiegu, najprawdopodobniej sprzed 1926 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA

W 1878 r. podzielono Prowincję Prusy na Prusy Wschodnie ze stolicą w Królewcu oraz Prusy Zachodnie ze stolicą w Gdańsku⁶⁴. Wpłynęło to na rozwój miasta – zaczęły powstawać instytucje związane z funkcją stolicy prowincji⁶⁵. W tym samym roku, 1 stycznia, pod zarząd Kolei Wschodniej przeszła Kolej Tylnopomorska⁶⁶, a na mocy ustawy z 20 grudnia 1879 r. znacjonalizowano jej część z liniami Stargard Szczeciński – Białogard – Koszalin – Słupsk – Gdańsk i Białogard – Kołobrzeg⁶⁷. Z dniem 1 lutego 1880 r. Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej zostało przejęte przez państwo⁶⁸. Jednocześnie zawieszono kursowanie alternatywnego w stosunku do Kolei Wschodniej pociągu kurierskiego (Courier Zug) relacji Gdańsk – Berlin. Podróż nim zajmowała 10 godz. 30 min i była tylko o 5 min dłuższa niż pociągiem kolei państwowej, który od 1873 r. kursował krótszą trasą przez Piłę – Chojnice (Konitz) – Tczew⁶⁹.

Po poszerzeniu i pogłębieniu w 1879 r. dawnego ramienia Wisły o długości 1600 m 10 marca 1880 r.⁷⁰ uruchomiono w Nowym Porcie krótkie odcinki torów, tzw. kolej portową, do obsługi nowych nabrzeży (Hafenbahn in Danzig Neufahrwasser)⁷¹. W tym samym roku, 1 kwietnia, przekształcono dyrekcję w Bydgoszczy w Królewską Dyrekcję Kolejową Bydgoszcz (KED Bromberg – Königliche Eisenbahn Direktion Bromberg)⁷². Cztery lata później, w 1884 r., z dworca Gdańsk Brama Nizinna poprowadzono bocznice służącą przetaczaniu wagonów do spichlerzy na Wyspie Spichrzów⁷³. Budowa drogi żelaznej nazwanej Koleją Spichrzową (Speicherbahn) sfinansowana została przez kupców gdańskich (Corporation der Danziger Kaufmannschaft). Główny tor poprowadzono w jezdni ulicy Chmielnej (Hopfengasse), z której dzięki sześciu obrotnicom skierowano odgałęzienia obsługujące boczne uliczki: Jaglaną (Kiebitzgasse), Spichrzową (Judengasse), nieistniejącą dziś Schleichengasse, Pożarniczą (Leitergasse) i Motławską (An der Neuen Mottlau). Dopełnieniem Kolei Spichrzowej był, wyposażony w bocznice, rampy, magazyny i niewielkie warsztaty naprawcze, węzeł rozrządowy zlokalizowany w narożniku ulic Chmielnej

64 B. Jähnig, *Die Erörterung einer möglichen Darstellung der Geschichte Westpreußens nach der Wiedergründung der Provinz, Teki Gdańskie*, tom V, Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Gdańsk 2004, s. 157; J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk, krajobraz i architektura zespołu miejskiego*, Arkady, Warszawa 1971, s. 14.

65 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 190.

66 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 21.

67 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 25.

68 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 12.

69 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 21.

70 *Liste der Streckeneröffnungen in Polen, Eisenbahn Wiki*, <http://eisenbahn.wikia.com/>, dostęp 4 stycznia 2010 r.

71 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 12.

72 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 25.

73 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 180.

i Jaglanej⁷⁴. Kolejną bocznicą poprowadzoną ze stacji Brama Nizinna był zbudowany w 1893 r. wzdłuż południowych i wschodnich bastionów tor do nowej rzeźni przy Angielskiej Grobli (Englischer Damm), pod budowę której ok. 1890 r. zasypano stare kanały⁷⁵. Od tego toru w 1916 r. doprowadzono mostem łączącym ul. Na Stępcie (Am Kielgraben) z wyspą Ołowianka (Bleihof) tory do elektrowni na wyspie⁷⁶.

W 1888 r. rozpoczęto przebudowę dotychczas jednotorowego odcinka Pszczółki (Hohenstein) – Gdańsk na dwutorowy. Na inwestycję przeznaczono 631 000 marek⁷⁷, a ukończono ją pod koniec maja następnego roku, oddając drugi tor do użytku 1 czerwca 1889 r.⁷⁸ W tym samym roku, 18 września, ukończono budowane od 1887 r. połączenie stacji przy Bramie Oliwskiej z utworzonym dworcem Gdańsk Wiślany (Weichselbahnhof)⁷⁹, na co przeznaczono kwotę łącznie 1,04 mln marek⁸⁰. Tę portową stację niespełna 10 lat później (w 1897 r.) zaczęto rozbudowywać, jednocześnie budując tor do nowej stacji rozrządowej Zaspas Towarowa (Rangierbahnhof Saspe). Połączenie, na które przeznaczono 420 000 marek⁸¹, uruchomiono 15 sierpnia 1899 r.⁸², tworząc w ten sposób pętlę⁸³. W tym samym roku otwarto budowaną od 1898 r. Gdańską Fabrykę Wagonów (Danziger Waggonfabrik, Deutsche Wagenbau- und Leih-Gesellschaft). W zajmującym obszar 4,56 ha przedsiębiorstwie, położonym nad Martwą Wisłą przy ul. Wiślnej (Broschkischer Weg) i ul. Jana z Kolna (Schichaugasse), budowano wagony towarowe i osobowe oraz tramwaje⁸⁴. Kilka miesięcy wcześniej, 5 maja 1899 r., w Nowym Porcie otwarto port wolnocłowy (Freihafen) wraz ze stacją towarowym (Freibezirkbahnhof)⁸⁵. W tym samym roku w grudniu na linii Gdańsk – Nowy Port otworzono przystanek osobowy Gdańsk Nowe Szkoty (Haltestelle Neuschottland), zlokalizowany na przedłużeniu ul. Klinicznej

74 M. Chomiccki, *Spichrzowa Kolej*, <http://www.markus.gda.pl/chomiczki.php?page=chomiczki/43>, dostęp 17 czerwca 2010 r.

75 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 180, 198.

76 A. Januszajtis, *Z dziejów Ołowianki*, *Zeszyty Naukowe Politechniki Gdańskiej*, 1981, nr 321, s. 187.

77 *Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnnetzes und Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 7a, 22 lutego 1888 r.; *Gazeta Toruńska*, nr 276, 28 listopada 1888 r.

78 *Danziger Zeitung*, nr 17704, 29 maja 1889 r.; *Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 124, 29 maja 1889 r.; *Danziger Zeitung*, nr 17707, 31 maja 1889 r.

79 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 12.

80 *Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnnetzes und Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 7a, 16 lutego 1887 r.; nr 6, 9 lutego 1889 r.

81 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 2a, 13 stycznia 1897 r.; nr 3a, 19 stycznia 1898 r.; nr 6, 25 stycznia 1899 r.

82 *Liste der Streckeneröffnungen in Polen, Eisenbahn Wiki*, <http://eisenbahn.wikia.com/>, dostęp 4 stycznia 2010 r.

83 A. Massel, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 12–13.

84 *Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Band II*, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin 1911, s. 264–266.

85 *Jahresbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über seine Thätigkeit im Jahre Mai 1898/99 und über Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1898*, A. W. Kafemann, Danzig 1899, s. 11–12; Westpreußischen Architekten und Ingenieur Verein zu Danzig, *Danzig und seine Bauten*, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1908, s. 324.

(Schellmüller Weg)⁸⁶. Prawdopodobnie rok wcześniej powstał przystanek kolejowy Brzeźno (Brösen) – można go odnaleźć już na mapach z 1898 r.

W 1891 r., dla zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców i turystów, uruchomiono pociągi podmiejskie (Vorortzüge) na trasach do Sopotu, Nowego Portu oraz Pszczółek, gdzie ruch pasażerski wzmocniony był głównie w sezonie letnim⁸⁷. W tym samym roku ustawą z 20 czerwca zarezerwowano kwotę 5 mln marek na inwestycję nazwaną „Rozbudowa dworca Brama Wyżynna w Gdańsku” (Erweiterung des Bahnhofes Hohethor in Danzig)⁸⁸ oraz uzyskano zgodę na likwidację wewnętrznego zachodniego ciągu bastionów⁸⁹, co najprawdopodobniej związane było z planami wzniesienia rozległego pierścienia fortów wokół gdańskiej twierdzy⁹⁰.

W 1895 r. zreorganizowano administrację kolejową – z dykcji w Bydgoszczy wydzielono nowe jednostki z siedzibami w Poznaniu, Gdańsku i Królewcu⁹¹ – oraz rozpoczęto defortyfikację gdańskiej twierdzy. Zniesiono wewnętrzny zachodni pas fortyfikacji, zasypano fosy⁹², a w ich miejscu w następnych latach wytyczono nowe ulice, wybudowano gmachy dla instytucji i urzędów oraz kamienice czynszowe⁹³. W miejscu małego reprezentacyjnej stacji Brama Wyżynna, która nie posiadała dogodnego połączenia z miastem⁹⁴, rok wcześniej, w 1894 r., rozpoczęto budowę dworca Gdańsk Główny (Hauptbahnhof) wraz ze stacją podmiejską (Vorortbahnhof)⁹⁵, a już od 1 października 1896 r. w prowizorycznym budynku tymczasowym obsługiwano pasażerów. Jednocześnie, tego samego dnia, stacja Brama Wyżynna przestała pełnić swoją funkcję, a dworzec Gdańsk Brama Nizinna zmienił swoje przeznaczenie, stając się wyłącznie towarowym (jego budynek od tego momentu zaczął pełnić funkcje mieszkalne⁹⁶). 20 października 1900 r. ukończono budowę głównego budynku nowego dworca, tzw. powitalnego (Empfangsgebäude), a 30 października uroczystie oddano go do użytku. Nowe zabudowania dopasowano do renesansowej architektury

86 J. Daniluk, J. Wasielewski, *Dolny Wrzeszcz i Zasp*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2012, s. 24.

87 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 18.

88 *Erweiterung des preußischen Staatsbahnnetzes und Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 7, 4 lutego 1891 r.

89 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 181.

90 M. Wojciechowski, *Rzesa Niemiecka i system fortowy, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/4004.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.

91 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 25.

92 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 198; J. Stankiewicz, B. Szermer, J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk, krajobraz i architektura zespołu miejskiego*, Arkady, Warszawa 1971, s. 14.

93 J. Stankiewicz, B. Szermer, E. Kupiecki, *Gdańsk. Krajobraz i architektura zespołu miejskiego*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1971, s. 14.

94 *Der Hauptbahnhof in Danzig, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 33, 22 kwietnia 1922 r.

95 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

96 Westpreußischen Architekten und Ingenieur Verein zu Danzig, *Danzig und seine Bauten*, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1908, s. 322.

gdańskiego Głównego Miasta (Rechtsstadt). Główny budynek zwieńczony został 48-metrową wieżą zegarową⁹⁷ z tarczami zegara o średnicy 3,25 m⁹⁸. Dla wygody podróżnych utworzono w nim trzy poczekalnie: 1 i 2 klasy, 3 klasy oraz 4. Dodatkowo urządzono specjalny salon dla pań. Z dworcowej restauracji mogli korzystać posiadacze biletów 1 i 2 klasy, a z bufetu – 3 klasy⁹⁹. W szerokim na 14 i długim na 36 m holu z jednej strony usytuowano kasy i toalety, a z drugiej pomieszczenia policji, straży i bagażowe. Wszystkie perony, z wyjątkiem dalekobieżnego, do którego poprowadzono tunel pieszy szerokości 6 m, dostępne były z poziomu ziemi¹⁰⁰. Ruch podmiejski oddzielono od dalekobieżnego – pociągi w kierunku Sopotu i Nowego Portu odjeżdżały z peronów z dojściem od czoła¹⁰¹, a bilety na nie sprzedawano w osobnym, połączonym z gmachem głównym zadaszonym przejściem, budynku kas podmiejskich (Vorortbahnhof), który oddano do użytku w 1902 r.¹⁰²

W związku z przekształceniem sieci ulicznej po likwidacji wałów oraz budową dworca głównego i rozbudową torowiska prawie całkowitej likwidacji uległ park Błędnik, którego nazwę przejął przebudowany na ukośny wiadukt (Irrgarten Brücke) nad torami łączący ul. Dyrekcyjną z ul. 3 Maja¹⁰³. Nieco dalej na północ, w latach 1905–1907, za kwotę 190 000 marek¹⁰⁴ wybudowano nad torami jeszcze jeden, nazywany dziś żółtym, wiadukt łączący ul. 3 Maja z ul. Jana z Kolna. Kolejny powstał w przedłużeniu ul. Augustyńskiego (Am weißen Turm), łącząc Stare Przedmieście (Vorstadt) z Zaroślakiem (Petershagen). Rozparcelowano i zabudowano także tereny w rejonie Bramy Oliwskiej – powstały wówczas ulice Kosynierów Gdyńskich (Rennerstiftsgasse) i Robotnicza (Stiftswinkel) – oraz doprowadzono bocznice kolejową do otwartej w 1903 r. gazowni przy ul. Wałowej (Wallgasse)¹⁰⁵ i do Stoczni Cesarskiej (Die Kaiserliche Werft Danzig).

W 1904 r. rozwijający się gdański port, po poszerzeniu i pogłębieniu wąskiej niezeglownej odnogi Martwej Wisły (Tote Weichsel) nazywanej Bosmańską Łachą (Bootzmans Lache)¹⁰⁶ lub Łachą Szkutniczą (Schuitenlake)¹⁰⁷, wzbogacił się o kanał

97 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

98 *Der Hauptbahnhof in Danzig, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 33, 22 kwietnia 1922.

99 *Sto lat na dworcu, 30 Dni*, 2000, nr 11, s. 8.

100 *Der Hauptbahnhof in Danzig, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 33, 22 kwietnia 1922 r.

101 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

102 *Sto lat na dworcu, 30 Dni*, 2000, nr 11, s. 10.

103 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 198.

104 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 6, 18 stycznia 1905 r.; nr 6, 17 stycznia 1906 r.; nr 6, 16 stycznia 1907 r.

105 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 198–199.

106 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 182.

107 W. Gruszkowski, *Rozwój przestrzenny Gdańska*, [w:] *Historia Gdańska tom IV/1: 1815–1920*, praca zbiorowa pod red. Edmunda Cieślaka, Wydawnictwo Lex, Sopot 1998, s. 250.

nazwany Portem Cesarskim (Kaiserhafen, dziś Kanał Kaszubski), wzdłuż którego zaczęły powstawać nowe nabrzeża. Do ich obsługi utworzono, otwartą 15 grudnia 1905 r., linię kolejową długości 10,1 km (Holmbahn). Poprowadzono ją ze stacji rozrządowej Gdańsk Południowy (Danzig Rangierbahnhof) w kierunku południowym, szerokim łukiem omijając bastiony do stacji Gdańsk Grobla (Strohdeich), na której do czasu powstania w 1911 r. nowej łącznicy konieczna była zmiana kierunku jazdy. Ze stacji Grobla, na której oprócz rampy i kilku magazynów nie było jako takich zabudowań dworcowych, tor biegł przez wyposażony w jedno obrotowe przęsło most na Martwej Wiśle i przez Przeróbkę (Troyl) dochodził do stacji Gdańsk Kanał Kaszubski (Danzig Kaiserhafen), z której promem kolejowym przewożono wagony do warsztatów i fabryk na wyspie Ostrów (Holm)¹⁰⁸. W 1908 r. od tej linii kolejowej w pobliżu stacji Gdańsk Kanał Kaszubski, poprowadzono bocznice do wybudowanych na wschodnim brzegu Kanału Kaszubskiego magazynów i urzędzeń nabrzeża przeładunkowego¹⁰⁹.

Rozwój Oliwy, Sopotu i Gdańska, rosnąca liczba ich mieszkańców oraz kuracjuszy (przybywających głównie do Sopotu), wymuszały rozbudowę istniejących stacji i przystanków kolejowych oraz budowanie nowych¹¹⁰. W 1906 r. rozpoczęto rozbudowę sopockiego dworca. Na ukończoną w 1910 r. inwestycję wydano 822 000 marek¹¹¹. W 1908 r. za kwotę 433 000 marek przebudowano odcinek Gdańsk Brama Oliwska – Nowy Port na dwutorowy¹¹². W tym samym roku rozpoczęto budowę przystanku kolejowego Gdańsk Biskupia Góra (Danzig Petershagen) zlokalizowanego na linii Tczew – Gdańsk w głębokim wykopie. Przykryty wiatą 100-metrowej długości wyspowy peron, na którym znajdowały się budynek kasowy oraz poczekalnia z toaletą, dostępny był z wiaduktu w ciągu ul. Augustyńskiego. Przystanek oddano do użytku w 1909 r., a przy jego projektowaniu przewidziano możliwość dobudowy trzeciego toru pomiędzy dworcem Gdańsk Główny i stacją rozrządową Gdańsk Południowy¹¹³. Kontynuowano także inwestycje na linii do Nowego Portu, na której w 1909 r. – ze względu na rozwijające się osiedle robotnicze Kolonia Rzeszy (Reichskolonie) – powstał przystanek osobowy Gdańsk Kolonia (Haltestelle Reichskolonie). W jego budynku stacyjnym mieściły się trzy mieszkania służbowe, poczekalnia i kasy biletowe¹¹⁴.

108 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

109 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 182.

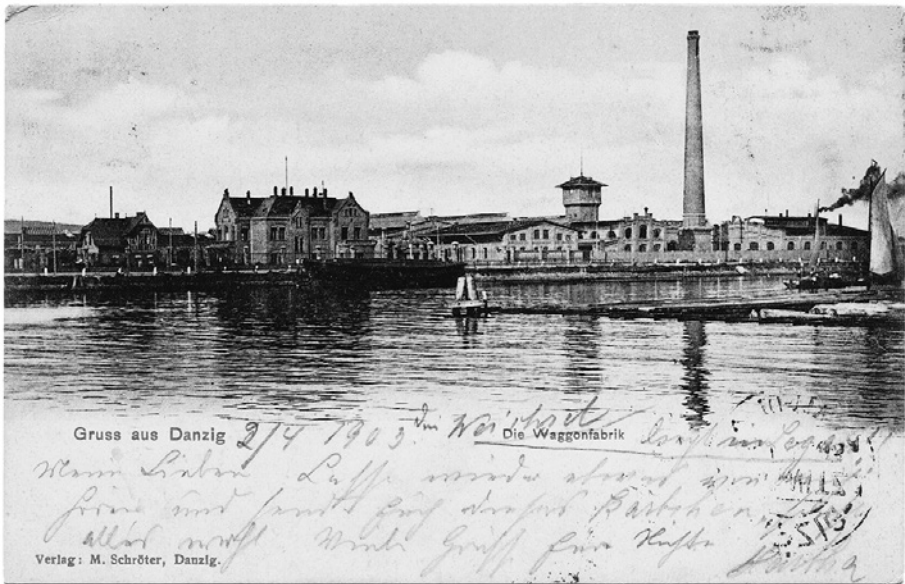
110 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

111 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 6, 17 stycznia 1906 r.; nr 6, 16 stycznia 1907 r.; nr 4, 15 stycznia 1908 r.; nr 6, 20 stycznia 1909 r.; nr 6, 19 stycznia 1910 r.

112 *Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnnetzes und Förderung des Baues von Kleinbahnen, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 25, 28 marca 1908 r.

113 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13.

114 J. Daniluk, J. Wasielewski, *Dolny Wrzeszcz i Zaspą*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2012, s. 26.



Widok na Gdańską Fabrykę Wagonów (dziś tereny Stoczni Północnej) od strony Martwej Wisły. Pocztówka wystana w kwietniu 1903 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Skrzyżowanie ul. Chmielnej z ul. Stągiewną, widok w kierunku Długich Ogrodów. Na pierwszym planie jednopoziomowe skrzyżowanie torów tramwajowych z torami Kolei Spichrzowej. Pocztówka wystana w 1918 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Verlag: Clara Bernthal, Danzig.

Nowy gdański dworzec prezentowany był na wielu pocztówkach. Powyżej pocztówka wysłana w październiku 1902 r., a obok we wrześniu 1908 r.

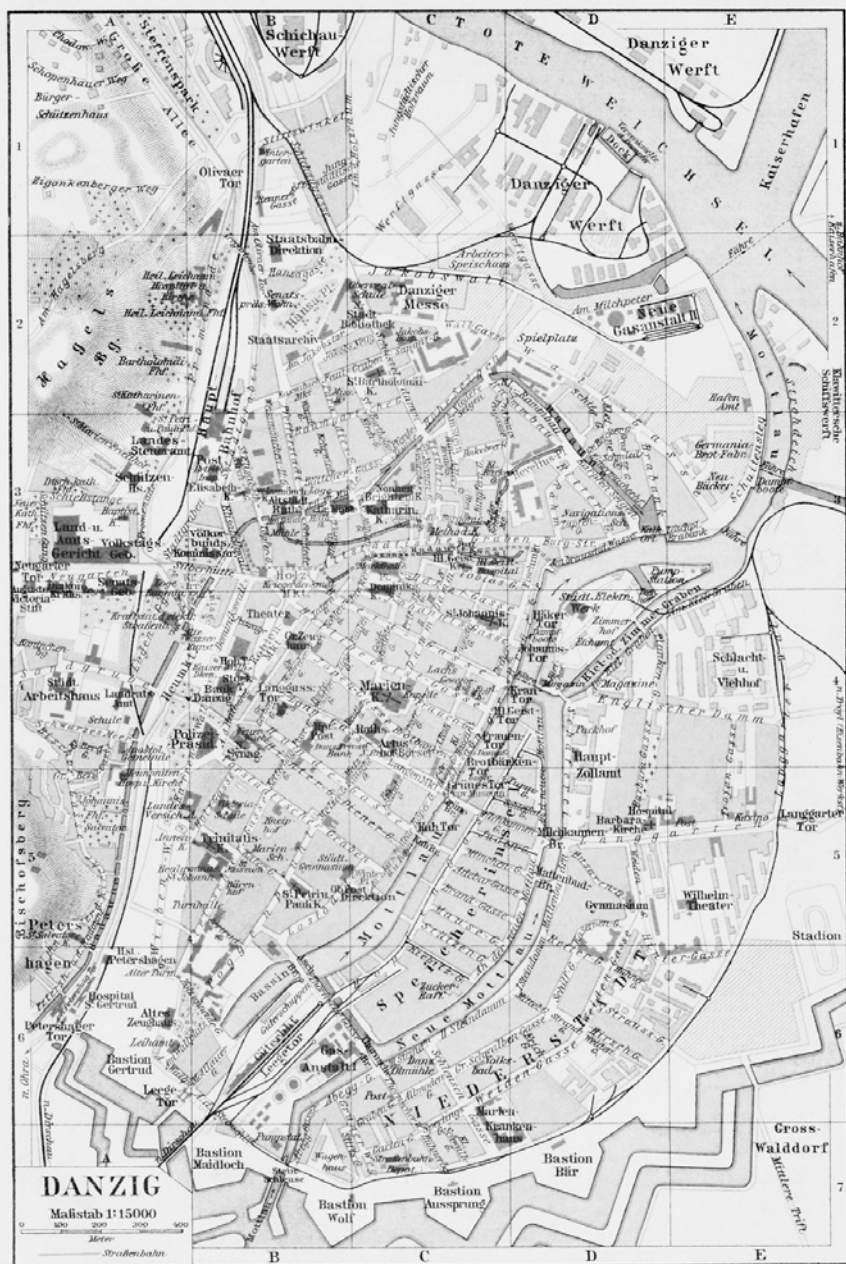
REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Danzig
Blick auf Königl. Eisenbahndirektion

Nowy reprezentacyjny budynek Królewskiej Dyrekcji Kolei i ukośny wiadukt Błędnik. Pocztówka wysłana w 1915 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Bibliographisches Institut, Leipzig

Plan centrum Gdańska z zaznaczonymi m.in. rozbudowanymi liniami i nowymi zabudowaniami kolejowymi. Ok. 1925 r.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA

W latach 1908–1910 kontynuowano rozbudowę stacji przy Bramie Oliwskiej¹¹⁵ oraz rozpoczęto wznoszenie warsztatów kolejowych na Przeróbce (lata 1909–1916; następnie od 1917 r. rozbudowywane)¹¹⁶. W 1912 r. zaczęto ukończoną cztery lata później budowę dworca postojowego (Abstellbahnhof) w okolicy obecnego przystanku SKM Gdańsk Politechnika¹¹⁷, a rok później rozbudowę zespołu dworców przy Bramie Nizinnej (stacji rozrządowej Gdańsk Południowy i stacji Gdańsk Brama Nizinna) o nowe tory odstawcze. Również w 1913 r. rozpoczęto rozbudowę stacji rozrządowej Zaspas. Zarezerwowana na ten cel kwota 2,28 mln marek w 1916 r., mimo trwającej wojny, została podwyższona do 3 mln marek, a trzy lata później, już po zakończeniu I wojny światowej, do 4,36 mln marek. Do 1919 r. z zarezerwowanych funduszy wydano łącznie 3,75 mln marek. Stacja została rozbudowana o nowe torowiska, powstała parowozownia wachlarzowa oraz szereg dodatkowych budynków różnego przeznaczenia¹¹⁸. W ramach tego przedsięwzięcia utworzono także przystanek kolei podmiejskiej (Haltestelle Saspe), którego otwarcie zaplanowano na 15 lipca 1917 r.¹¹⁹

Rozbudowa sieci kolejowej nie pozostała bez wpływu na liczbę urzędników dyrekcji kolei, która mieściła się w budynkach szpitalnych przy ul. 3 Maja. 28 maja 1911 r. rozpoczęto prace fundamentowe pod nowy budynek administracyjny. Gmach Królewskiej Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku (KED Danzig – Königliche Eisenbahn Direktion Danzig) zlokalizowany przy ul. Dyrekcyjnej otwarty został 5 czerwca 1914 r.¹²⁰ Z przeznaczonych na jego budowę 2,40 mln marek¹²¹ wydano 1,85 mln¹²².

Wielkie inwestycje pruskich kolei zostały przerwane w 1919 r. Po I wojnie światowej zdecydowano o utworzeniu Wolnego Miasta Gdańska (Freie Stadt Danzig). Podstawy prawne jego statusu ustalono w art. od 100 do 108 traktatu wersalskiego z 28 czerwca 1919 r. Założono w nich, że Niemcy zrzekają się praw do miasta, ustalono granice, ogólne ramy uprawnień Ligi Narodów i Polski oraz zobowiązywano do rozpoczęcia prac nad konstytucją wolnego miasta. Oprócz postanowień traktatu,

115 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 4, 15 stycznia 1908 r.; nr 6, 20 stycznia 1909 r.; nr 6, 19 stycznia 1910 r.

116 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 6, 20 stycznia 1909 r.; nr 6, 19 stycznia 1910 r.; nr 6, 18 stycznia 1911 r.; nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; nr 6, 19 stycznia 1916 r.; nr 8, 24 stycznia 1917 r.; nr 10, 30 stycznia 1918 r.; nr 30, 9 kwietnia 1919 r.

117 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; nr 14, 17 lutego 1915 r.; nr 6, 19 stycznia 1916 r.

118 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; nr 14, 17 lutego 1915 r.; nr 6, 19 stycznia 1916 r.; nr 8, 24 stycznia 1917 r.; nr 10, 30 stycznia 1918 r.; nr 30, 9 kwietnia 1919 r.

119 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 162, 13 lipca 1917 r.

120 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 202.

121 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 6, 18 stycznia 1911 r.; nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; nr 14, 17 lutego 1915 r.

122 *Das neue Geschäftsgebäude der Eisenbahndirektion Danzig, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 1–2, 4 stycznia 1922 r.

sytuację prawną Gdańska określono w zawartej między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem konwencji paryskiej z 9 listopada 1920 r. i w umowie warszawskiej z 24 listopada 1921 r. Wolne miasto obejmujące 1893 km kwadratowe podzielone było na pięć powiatów: trzy wiejskie (Landkreis) – Gdańskie Wyżyny (Danziger Höhe), Gdańskie Niziny (Danziger Niederung) i Wielkie Żuławy (Große Werder) – oraz dwa miejskie (Stadtkreis) – Gdańsk i Sopot¹²³. W okresie przejściowym, do czasu proklamowania WMC, państwa ententy obsadziły je swoimi oddziałami. Wojska niemieckie od 24 stycznia 1920 r. opuszczały Gdańsk, a pierwsi żołnierze ententy przybyli nad Motławę 28 stycznia 1920 r. Główne siły alianckie przybyły 7 i 8 lutego. Ich zadaniem było zapewnienie porządku i bezpieczeństwa. 18 listopada odwołano wojska ententy. Opuściły one miasto w dniach 26–28 listopada 1920 r.¹²⁴

Art. 104 traktatu wersalskiego gwarantował Polsce nadzór i zarząd nad siecią kolejową Wolnego Miasta Gdańska, z wyjątkiem tych odcinków linii kolejowych, które służyć miały głównie potrzebom miasta¹²⁵. Niemiecka dyrekcja kolei w Gdańsku zakończyła urzędowanie 10 stycznia 1920 r., a te części linii kolejowych, którymi zarządzała, a które nie znalazły się w granicach Polski lub wolnego miasta, przekazano dekretem ministra robót publicznych (Ministers der Öffentlichen Arbeiten) z 24 stycznia 1920 r. pod zarząd dyrekcji kolejowej w Królewcu¹²⁶. Do czasu formalnego przejęcia kolei gdańskich przez Polskę, tj. do 1 grudnia 1921 r.¹²⁷, objęto je zarządem tymczasowym, który po proklamowaniu wolnego miasta 15 listopada 1920 r. i uchwaleniu jego konstytucji został zastąpiony przez utworzoną decyzją gdańskiego Senatu Dyrekcję Kolei Wolnego Miasta (Freistadt Eisenbahndirektion)¹²⁸.

Sieć kolejową wolnego miasta wraz z taborem podzielono między Polskę i Radę Portu i Dróg Wodnych Gdańska (Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege von Danzig). Polsce przyznano odcinki: od granicy z Polską koło Tczewa do sygnału wjazdowego stacji rozrządowej Gdańsk Południowy od strony Oruni (Ohra) i od sygnału wjazdowego dworca Brama Oliwska od strony Wrzeszcza do granicy z Polską za Sopotem; od dworca w Pruszczu Gdańskim (Praust) w kierunku Starej Piły (Altemühle) do granicy z Polską; od stacji we Wrzeszczu w stronę Starej Piły do granicy z Polską; od dworca w Pszczółkach w kierunku Kościerzyny (Berent)

123 D. Wąsik, *Wersalskie Wolne Miasto Gdańsk – konstytucja 1920 r. i prawa Polski*, <http://prodاتا.republika.pl/konstytucje/pub/1058.htm>, dostęp 30 października 2010 r.

124 J. Daniluk, *Zmiana warty, czyli Anglicy i Francuzi zamiast Niemców w Wolnym Mieście Gdańsku*, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Zmiana-warty-czyli-Anglicy-i-Francuzi-zamiast-Niemcow-w-Wolnym-Miescie-Gdansk-u-n36884.html>, dostęp 3 grudnia 2010 r.; *Sto lat na dworcu, 30 Dni*, 2000, nr 11, s. 11.

125 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 39, 50–52.

126 *Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 13, 14 lutego 1920 r.

127 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 39, 50–52.

128 F. Marszałek, *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska*, *Rocznik Gdański*, tom XVII/XVIII 1958–1959, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1960, s. 63.

do granicy z Polską; szlak Tczew – Malbork oraz Szymankowo (Simonsdorf) – Nowy Dwór (Tiegenhof). Radzie portu przyznano odcinki: od sygnału wjazdowego stacji rozrządowej Gdańsk Południowy od strony Tczewa do sygnału wjazdowego dworca Brama Oliwska od strony Sopotu wraz z torami rezerwowymi na dworcu Brama Oliwska; odcinek od dworca Gdańsk Główny – Brama Oliwska do Nowego Portu przez stację rozrządową Zaspą; od dworca Brama Oliwska do dworca Wiślanego z łącznicą do Zaspą; od stacji rozrządowej Gdańsk Południowy do dworca towarowego Brama Nizinna; od dworca Gdańsk Południowy do stacji Kanał Kaszubski z odgałęzieniem do dworca Gdańsk Grobla oraz z odgałęzieniem na wyspę Ostrów i do Wisłoujścia (Weichselmünde). Warsztaty kolejowe na Przeróbce będące wspólną własnością Polski i Gdańska oddano w bezpłatną dzierżawę na 50 lat utworzonego w tym celu towarzystwu International Shipbuilding and Engineering Company Ltd. Przydzielone radzie portu parowozy i wagony towarowe oznaczone były dwujęzycznym napisem „PKP – Hafen Danzig – Port Gdański”, a wagony osobowe używane wyłącznie w komunikacji podmiejskiej napisem „PKP – Hafen Danzig”. W okresie późniejszym na parowozach będących własnością rady przy numerach umieszczano indeks „Dz”¹²⁹.

129 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 39, 50–52.

Kolej we Wrzeszczu do 1920 r.

Dawne przedmieście Gdańska – Wrzeszcz – włączone m.in. wraz ze Strzyżą Dolną (Legstrieß) i Kuźniczkami (Kleinhammer) w granice gminy miejskiej 17 marca 1814 r.¹ na połączenie kolejowe musiało czekać do 1870 r., kiedy to ukończono linię Słupsk – Sopot – Gdańsk². Budowę drogi żelaznej przez Wrzeszcz projektowano jednak już wiele lat wcześniej.

W 1856 r. Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej uzyskało koncesję na budowę linii kolejowej ze Stargardu Szczecińskiego przez Białogard, Koszalin, Słupsk, Sopot do Gdańska³. Uruchamiano ją etapami od 1859 r. Pierwszym odcinkiem szlaku nazywanego Koleją Tylnopomorską, otwartym 1 czerwca 1859 r., było połączenie Stargard – Koszalin⁴. W tym samym roku planowano jego przedłużenie do Gdańska. W jednym z projektów zakładano budowę linii kolejowej o długości 203,38 km (27 mil pruskich) z Koszalina przez Skibno (Schübben), Karwice (Karwitz), Sławno (Schlawe), Słupsk, Rzechcino (Rexin), Lębork (Lauenburg), Wejherowo (Neustadt), Redę (Rheda), Gdynię Grabówek (Grabau), Sopot, Oliwę i Wrzeszcz. Koszt budowy tej trasy szacowano wówczas na 15,5 mln talarów, a wraz z planowanymi jej odgałęzieniami z Karwic do Darłowa (Rügenwalde), ze Słupska do Ustki (Stolpmünde) oraz z Gdańska do Nowego Portu, całkowity koszt budowy miał zamknąć się w 18,36 mln talarów⁵.

Kolejny odcinek Kolei Tylnopomorskiej – z Koszalina do Słupska – ukończono dopiero 1 lipca 1869 r. Trwały już wówczas prace związane z budową odcinka ze Słupska do Gdańska. Od 1866 r. odbywały się zebrania z właścicielami w sprawie wykupu niezbędnych gruntów, a w marcu 1868 r. wykonano badanie projektu kolei. Wkrótce potem rozpoczęło się przejmowanie nieruchomości pod nową drogę żelazną⁶. Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej odkupiło w 1869 r. m.in. część

1 M. Wierzbicki, *Czytanie Miasta, Zeszyty naukowe Disputatio. Tom v. Gdańsk*, Stowarzyszenie Pro Societas, Gdańsk 2008, s. 55.

2 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 11.

3 Tamże, s. 11.

4 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 18.

5 *Deutschlands Eisenbahnen* pod red. Juliusa Michaelisa, C. F. Amelang's Verlag, Leipzig 1859, s. 114.

6 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 18–19.

dworskiej posiadłości Kuźniczki będącej od 1856 r. własnością porucznika Carla Wilhelma Augusta von Rhade⁷.

Budową kolei pomiędzy Słupskiem a Gdańskiem kierował budowniczy wydziałowy (Abteilungs-Baumeister) August Skalweit z siedzibą w Gdańsku, a od kwietnia 1870 r. we Wrzeszczu. Podlegali mu tzw. budowniczości odcinkowi (Strecken-Baumeister), których zadaniami było: wytyczenie przebiegu kolei w terenie, oznaczenie obszaru wyłączeń, nadzór nad pracami budowlanymi i sporządzanie sprawozdań⁸. Już w czerwcu 1869 r. poszukiwano pracowników do stawiania budynków stacyjnych w Potęgowie (Pottangow), Lęborku, Bożympolu Wielkim (Groß Boschpol), Wejherowie, Redzie, Chyloni (Kielau), Sopocie, Oliwie i Wrzeszczu. W tym samym miesiącu na ukończeniu były prace związane z instalowaniem semaforów (sygnalizacji optycznej) na odcinku od Potęgowa do Gdańska⁹. W listopadzie poszukiwano już szklarzy i ślusarzy oraz pracowników do prac wykończeniowych na dworcach na odcinku Słupsk – Gdańsk¹⁰. Rozpoczął się także ruch pociągów roboczych – pierwszy pociąg przyjechał z Gdańska do Wejherowa 15 listopada 1869 r.¹¹ Prace zakończono w 1870 r.: odcinek Sopot – Gdańsk otwarto 1 lipca, a Słupsk – Sopot 1 września¹².

Zabudowa stacji na szlaku od Słupska do Gdańska, na którą składały się dworzec i budynek mieszkalny, powstała według wspólnego projektu. Blizniacze obiekty zostały wybudowane na stacjach w Damnicy (Hebrondamnitz), Potęgowie, Lęborku, Bożympolu Wielkim, Wejherowie, Redzie, Chyloni, Sopocie, Oliwie i Wrzeszczu. Budynki dworcowe z pokrytymi papą dwuspadowymi dachami miały piętrową część centralną i parterowe skrzydła. Niektóre z nich uległy z czasem przebudowie (m.in. w Sopocie, Redzie, Wejherowie i Chyloni)¹³.

We Wrzeszczu usytuowanie zabudowań stacji oraz torowiska wymusiło zmiany w regularnym założeniu dworu Kuźniczki. W miejscu starych dróg, które łączyły dwór z Wrzeszczem i Strzyżą, powstała w 1870 r. ul. Dmowskiego (Bahnhofstraße) oraz, w późniejszym czasie, ul. Lenziona (Kastanienweg). Obie zostały zabudowane w latach 90. XIX w.¹⁴ Dwór Kuźniczki, wraz z resztą przynależącego do niego majątku, wdowa po poruczniku von Rhade wraz z synem sprzedała 16 listopada 1871 r. spółce Danziger Actien-Bierbrauerei za sumę 22 423 talarów, 1 srebrny grosz i 8 fenigów.

7 M. Stąporek, *Park Kuźniczki*, Akademia Rzygaczy Wydział Parkologii, <http://rzygacz.webd.pl/index.php?id=34,360,0,0,1,0>, dostęp 4 stycznia 2010 r.

8 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 19–20.

9 *Deutsche Bauzeitung*, nr 25, 17 czerwca 1869 r.

10 *Deutsche Bauzeitung*, nr 45, 4 listopada 1869 r.

11 *Registrande der Geographisch-Statistischen Abtheilung des Grossen Generalstabes*, rocznik 11, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin 1870, s. 60.

12 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 18.

13 *Przewodnik po zabytkach Chyloni*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2007, s. 12.

14 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 212.

Na nabytych terenach wybudowano otwarty w 1873 r. browar, do którego ułożono boczną kolejową łączącą zakład z linią Sopot – Gdańsk. Umożliwiło to ładowanie beczek z piwem wprost na wagony na terenie browaru¹⁵.

Początkowo ruch na nowej linii nie był wielki. Według rozkładu jazdy ważnego od 1 września 1870 r., pomiędzy Słupskiem a Gdańskiem kursowały dwie pary pociągów, z których jedną stanowił pociąg mieszany towarowo-osobowy. Takie wielkości przewozów założono prawdopodobnie już na etapie projektowania szlaku i z tego powodu, jak i ze względu na wysokie koszty budowy wiaduktów, Kolej Tylnopomorska, mimo zmiany przebiegu części ulic, krzyżowała się z istniejącą siecią drogową w jednym poziomie. W miejscach przecięcia torów kolejowych z drogami wybudowano posterunki dróżników (Bahnwärter, oznaczane na mapach skrótem B.W.). Budynek typowego posterunku składał się z pomieszczenia służbowego, części mieszkalnej oraz gospodarczej, w której mieściły się chlew oraz toaleta. Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej rekrutowało dróżników wśród miejscowych robotników, od których trudno było wymagać znajomości alfabetu Morse'a (w czasie budowy strażnic przejazdowych nie stosowano jeszcze telefonu do łączności pociągowej). Dlatego też w sąsiedztwie posterunków instalowano, włączone w linie telegraficzne, specjalne dzwony sygnałowe. Ich zadaniem było informowanie o zbliżającym się pociągu dróżnika, który zobowiązany był wówczas do zamknięcia rogatki oraz do nastawienia semafora sygnalizującego maszyniście przejezdność najbliższego odcinka. Rogatki instalowano tylko na tych przejazdach, na których ruch pojazdów był odpowiednio duży¹⁶.

1 stycznia 1878 r. Kolej Tylnopomorska przeszła pod zarządek państwowej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy¹⁷, a na mocy ustawy z 20 grudnia 1879 r. znacjonalizowano jej część z liniami ze Stargardu Szczecińskiego przez Białogard, Koszalin, Słupsk do Gdańska i z Białogardu do Kołobrzegu¹⁸. 1 lutego 1880 r. Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej zostało przejęte przez państwo¹⁹. Ze względu na rosnący ruch pasażerski na odcinku Sopot – Gdańsk nowy zarządca zdecydował się przeznaczyć w 1888 r. kwotę 556 000 marek na przebudowę tego odcinka na dwutorowy²⁰. Prace ukończono w maju następnego roku, a odbioru technicznego dokonała komisja złożona z przedstawicieli władz (radca rejencji Wetzel, radca budowlany Loenarth, radcy rządowi dr Maurach i Gumprecht) i kolei (radca rejencji Wolff, inspektor budowlany Mulhaupt i asesor Hugo Teßmar). Nowy tor oddano do użytku 1 czerwca

15 M. Stąporek, *Park Kuźniczki*, Akademia Rzygaczy Wydział Parkologii, <http://rzygacz.webd.pl/index.php?id=34,360,0,0,1,0>, dostęp 4 stycznia 2010 r.

16 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni*, *Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 20–21.

17 Tamże, s. 21.

18 M. Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 2001, nr 7, s. 25.

19 G. Fey, *Pierwsza stacja w Gdyni*, *Świat Kolei*, 2002, nr 8, s. 21.

20 *Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnnetzes und Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung*, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 7a, 22 lutego 1888 r.

1889 r.²¹ Czas był ku temu odpowiedni. Kupcy gdańscy, ze względu na zdarzające się niemal codziennie nawet 45-minutowe opóźnienia pociągów, domagali się rozbudowy torów²².

Dwa lata później, w 1891 r., na nowych torach rozpoczęły kursowanie pociągi podmiejskie²³. W tym czasie, ok. 1890 r., rozparcelowano tereny po północnej stronie torów we Wrzeszczu. Zabudowano działki po obu stronach drogi łączącej Wrzeszcz z Nowymi Szkotami (Neuschottland), wytyczając ul. Waryńskiego (Brunshöferweg), oraz przy biegnącej wzdłuż torów ul. Białej (Weißer Weg)²⁴. Rozpoczęto także prace projektowe dotyczące rozbudowy wrzeszczańskiej stacji. W projekcie z 1897 r. planowano likwidację przejazdu drogowego w ciągu ul. Lelewela (Labesweg) i wybudowanie w zamian wiaduktu. Do istniejących torów dobudowana miała być grupa torów towarowych z rampą i budynkiem (Güterschuppen) na wysokości przepustu Strzyży (Strießbach) od strony browaru, zaś bieg potoku miał zostać zmieniony. W kolejnym projekcie, z kwietnia 1899 r., planowano dobudowanie rampy (z jedną krawędzią przelotową i jedną czołową²⁵), do której prowadzić miały dwa nowe tory²⁶.

Około 1900 r. rozpoczęto zabudowywać tereny po południowej stronie torów przy ul. ks. Zator-Przytockiego (Schwarzer Weg), którą w 1903 r. poprzez ul. Miszewskiego (Ferberweg) połączono z al. Grunwaldzką (Hauptstraße). Niedługo potem, ok. 1905 r., wytyczono ul. Konopnickiej (Baumbachallee). W latach 1909–1911 wybudowano przy ul. ks. Zator-Przytockiego neogotycki kościół katolicki pw. Najświętszego Serca Jezusowego (Herz Jesu Kirche). Zabudowywano także i wytyczano nowe ulice na terenie Nowych Szkotów, dla których plany zagospodarowania sporządzono w 1908 r.²⁷

Gwałtowny rozwój nie tylko Wrzeszcza, ale także Oliwy (która do 1926 r. była odrębnym miastem) oraz Sopotu na przełomie XIX i XX w. nie pozostał bez wpływu na kolej. Znaczną rolę w Gdańsku odgrywał bowiem ruch podmiejski, w którym przewozy rosły wraz ze wzrostem liczby mieszkańców oraz liczby kuracjuszy przybywających do Sopotu. Oprócz pociągów przewidzianych w rozkładzie jazdy, na dwutorowym odcinku Gdańsk – Sopot mogły kursować dodatkowo dwa pociągi towarowe oraz 78 pociągów podmiejskich, do zestawiania których używano także

21 *Danziger Zeitung*, nr 17704, 29 maja 1889 r.; *Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 124, 29 maja 1889 r.; *Danziger Zeitung*, nr 17707, 31 maja 1889 r.

22 *Danziger Zeitung*, nr 17696, 24 maja 1889 r.

23 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 18.

24 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 213.

25 Krawędź przelotowa – skraj peronu bądź rampy, wzdłuż którego pociąg może pojechać dalej do innej stacji. Krawędź czołowa – kraniec rampy, przy którym tor się kończy i pociąg nie może pojechać dalej.

26 *Erweiterungen des Bahnhofes in Langfuhr Bd. 1 1899–1912*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/685.

27 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 213.

wagonów piętrowych. W dniach największego ruchu mogło tę trasę pokonywać 210 pociągów, co wymagało prowadzenia ich co 7,5 minut. Już ok. 1910 r. odcinek ten eksploatowany był na granicy przepustowości²⁸. Tylko w ruchu podmiejskim w 1912 r. w obowiązującym od 1 maja letnim rozkładzie jazdy zaplanowano na trasie z Gdańska do Sopotu 54 pary pociągów²⁹. W jednym z ostatnich dni kwietnia tego samego roku pomiędzy Gdańskiem i Wrzeszczem (w obie strony) pociągiem podróżowało 20 178 osób, między Wrzeszczem a Oliwą 20 039 osób, a między Oliwą a Sopotem 18 117 osób³⁰. Mniejsze obciążenie pociągami podmiejskimi było na odcinkach Gdańsk – Nowy Port i Gdańsk – Pruszcz Gdański³¹.

Przed 1908 r. na odcinku Gdańsk – Sopot zamknięto przejazd drogowy na przedłużeniu ul. Konarskiego (Conradiweg), wytyczono ul. Kliniczną (Schellmühler Weg) i przesunięto na południe przejazd drogowy łączący południowy odcinek przyszłej al. Hallera (Ostseestraße) z ul. Wypiańskiego (Neuschottland, Neuschottländer Chaussee) oraz z późniejszą ul. Leczkowa (An der Abstmühle)³². Na kolejne lata zaplanowano przebudowę odcinka między Sopotem a Gdańskiem na czterotorowy, zakładając całkowite rozdzielenie ruchu podmiejskiego i dalekobieżnego. Tory podmiejskie miały biec po stronie północno-wschodniej torów dalekobieżnych. Takie założenie wynikało z faktu, że planowano zachować na całym odcinku układ torów istniejący już na dworcu Gdańsk Główny. Ważne było także to, że grunty, które należało wykupić pod przyszłą inwestycję, były tańsze po stronie północno-wschodniej. Przebudowie miał ulec także układ torów na stacjach Gdańsk Brama Oliwska, Gdańsk Wrzeszcz, Oliwa i Sopot oraz czterotorowe wówczas połączenie między dworcem Gdańsk Główny a stacją przy Bramie Oliwskiej³³. Wpływ na przebudowę miała także armia posiadająca wówczas w pobliżu wrzeszczańskiej stacji swoje obiekty: wozownię (Train Depot), poligon (Grosse Exerzier Platz) i trochę dalej strzelnicę (Saspe Schießstände)³⁴. Ważne dla wojska było bowiem, by przynajmniej wozownia miała dostęp do torów, dlatego kwestię tę ustalono z gdańską dyrekcją kolei i już na początku stycznia 1911 r. pisemnie potwierdzono³⁵. W tym samym roku wypłacono pierwszą część z kwoty 220 000 marek przeznaczonej na budowę wiaduktu

28 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 13–14.

29 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 102, 1 maja 1912 r.

30 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 100, 29 kwietnia 1912 r.

31 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

32 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 210; J. Wasielewski, *Ostseestraße droga do morza, 30 Dni*, 2010, nr 3, s. 21; plan *Fragment projektu modernizacji twierdzy gdańskiej z 1898 r.* udostępniony w materiałach projektu *Garnizon Danzig*, <http://www.garnizon-danzig.pl/index.php/materialy>, dostęp 3 stycznia 2011 r.

33 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

34 J. Daniluk, *Wrzeszcz skoszarowany*, [w:] *Wędrowki po Wrzeszczu*, praca zbiorowa pod red. Katarzyny i Jakuba Szczepańskich, słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2011, s. 116.

35 *Wege, Überwege, Unter- und Überführungen der Nebenbahnstrecke Langfuhr – Altemühle, Bd. 1, 1910–1913*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/700

kolejowego nad al. Hallera³⁶. Rok później rozpoczęto budowę grupy torów odstawczych, tzw. dworca postojowego, w okolicach dzisiejszych przystanków SKM Gdańsk Politechnika i Gdańsk Nowe Szkoty oraz rozbudowę dworca we Wrzeszczu, przeznaczając na nie odpowiednio 1,40 mln marek³⁷ oraz 2,51 mln marek³⁸.

Układ stacji we Wrzeszczu dotąd obejmował zaledwie kilka krótkich torów i skromną część towarową. W ramach modernizacji zaplanowano budowę nowego budynku dworcowego przesuniętego o 170 m w kierunku Sopotu. Nową ekspedycję towarową postanowiono zlokalizować jeszcze bliżej Oliwy pomiędzy nowymi wiaduktami w ciągu dzisiejszych ulic Kościuszki (Ringstraße) i Braci Lewoniewskich (Flughafenstraße). Oś torów głównych w tym miejscu została przesunięta o ponad 100 m w kierunku północno-wschodnim, a oś dotychczasowych torów przeciął nasyp dojazdu do wiaduktu w ciągu ul. Kościuszki. W części pasażerskiej stacji zaplanowano budowę trzech peronów: dwukrawędziowych podmiejskiego i dalekobieżnego oraz peronu dla budowanej linii ze Starej Piły z jedną krawędzią czołową i jedną przelotową. Do nowych peronów prowadzić miały tunele: jeden dla pasażerów oraz jeden dla poczty i bagażu, a tory od strony Gdańska miały biec na przygotowanym pod dwie pary torów nasypie kolejowym, który wzdłuż ulic Miszewskiego i ks. Zator-Przytockiego oraz ul. Białej obudowano murem oporowym³⁹. Dodatkowo wrzeszczańska stacja wzbogacić się miała o trzy nastawnie: jedną od strony Gdańska i dwie od strony Oliwy. Pierwszą zaplanowano zbudować na nasypie w formie nastawni bramowej na wysokości ul. Konopnickiej, a dwie pozostałe przy nowych wiaduktach: w ciągu ul. Kościuszki po stronie stacji Wrzeszcz i w ciągu ul. Braci Lewoniewskich od strony Oliwy. Konsekwencją przebudowy torowiska i podniesienia jego niwelety (nowa stacja miała być położona o ok. 2 m wyżej od poprzedniej) od strony Gdańska była likwidacja dotychczasowych przejazdów drogowych w ciągu ul. Waryńskiego oraz ul. Nad Stawem (Am Kleinhammerteich). Jednocześnie zamiast nich miały powstać wiadukty umożliwiające przejazd z ul. Dmowskiego do ul. Wajdeloty (Marienstrasse) i z ul. Miszewskiego do ul. Wyspiańskiego⁴⁰. Brak w projekcie przejazdu w ciągu ul. Waryńskiego stał się przyczyną zawiązania się w kwietniu 1912 r. ruchu społecznego. Mieszkańcy, reprezentowani m.in. przez panów Gericke, Kammera i Wolkowskiego, obawiając się utrudnień w dostępie do wielu usług spowodowanych koniecznością objazdów z pomocą Towarzystwa na Rzecz Upiększania i Promocji Wrzeszcza (Verein zur Verschönerung und Förderung Langfuhrs) postanowili walczyć przynajmniej o tunel pieszy w tym miejscu, interweniując nawet w Berlinie⁴¹.

36 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 6, 18 stycznia 1911 r.

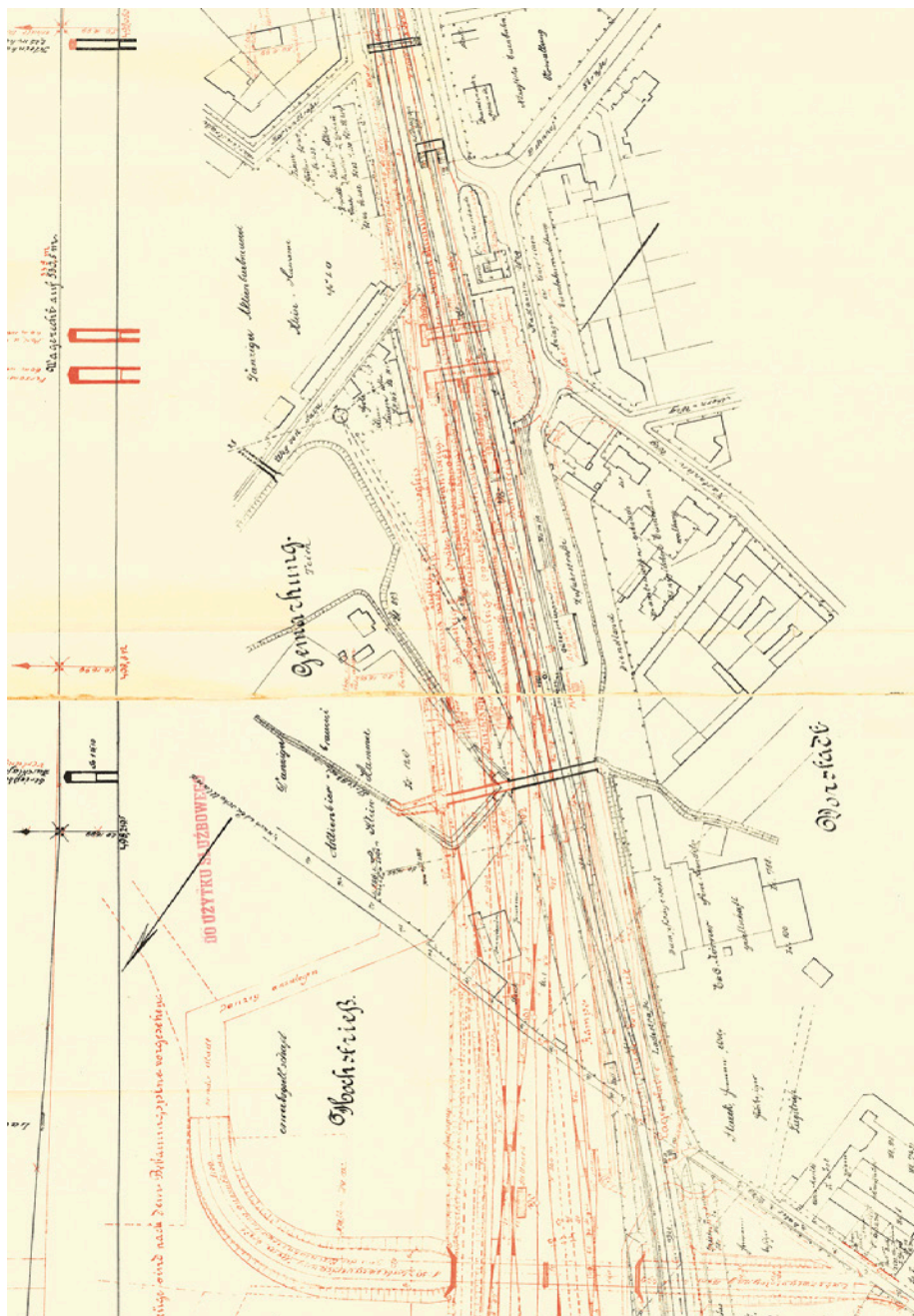
37 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; 14, 17 lutego 1915 r.; nr 6, 19 stycznia 1916 r.

38 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 8, 24 stycznia 1912 r.

39 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

40 *Der neue Langfuhrer Bahnhof, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 183, 7 sierpnia 1913 r.

41 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 87, 13 kwietnia 1912 r.



Fragment projektu rozbudowy wrzeszczańskiego dworca z 1911 r. – część pasażerska (między ul. Kościuszki i ul. ks. Zator-Przytockiego) REPR. ZE ZBIORÓW IRENEUSZA KRZYWICKIEGO

Rozpoczęte prace wpłynęły na ruch pociągów, szczególnie w sezonie letnim, stając się przyczyną dłuższych postojów⁴². Budowa wiaduktu nad przyszłą al. Hallera wymagała modernizacji ulic Wyspiańskiego i Klinicznej⁴³. Niweletę drogi pod nim obniżono o 1 m, przyczółki wiaduktu o szerokości w podstawie 25 m zbudowano ze zbrojonego betonu i obudowano granitowymi blokami. Na wysoki na 3 m ponad poziom ulicy wiadukt składały się umieszczone obok siebie dwa dwutorowe przęsła, z których jedno w maju 1912 r. było już na ukończeniu. W tym samym czasie rozpoczęto budowę wiaduktu w ciągu ul. Kościuszki. Łącznie z 80-metrowymi dojazdami cała konstrukcja miała mieć ok. 300 m długości⁴⁴. Postępowi prac służyło ciepłe i suche lato. Wiadukt nad al. Hallera, wraz z odwodnieniem i drogą pod nim, ukończono w październiku, co umożliwiło w tym miejscu prowadzenie ruchu pociągów w obie strony już na nasypie⁴⁵. Ostatnią ratę z kwoty przeznaczonej na budowę wiaduktu ujęto w budżecie na 1913 r.⁴⁶ Tego samego roku, ustawą z 9 marca, przeznaczono 4,95 mln marek na przebudowę na czterotorowy dwutorowego odcinka Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny⁴⁷.

W maju 1913 r. rozpoczęto układanie torów na nowej równi stacyjnej dworca towarowego we Wrzeszczu, choć w jej północno-wschodniej części jeszcze wyrównywano teren. Na przygotowanych przyczółkach 98-metrowego wiaduktu w ciągu ul. Kościuszki rozpoczęto montaż przęseł⁴⁸, który ukończono miesiąc później⁴⁹. Prace zaplanowano tak, by nie zakłócać ruchu pociągów. Zakładano za to okresowe wstrzymywanie ruchu drogowego i pieszego pomiędzy rozdzielonymi torami częściami Wrzeszcza. W lipcu trwały jeszcze prace projektowe dotyczące przejazdów z ul. Dmowskiego do ul. Wajdeloty i z ul. Miszewskiego do ul. Wyspiańskiego oraz rozpatrywano oferty podwykonawców⁵⁰. Na wykonanie prac ziemnych wraz z murami oporowymi przy wspomnianych przejazdach oferty złożyły 23 firmy w kwotach od 120 755,60 do 245 670,10 marek⁵¹. Już we wrześniu i listopadzie 1913 r. w związku z budową murów oporowych tymczasowo zamykano przejście do Kuźniczek⁵².

42 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 128, 3 czerwca 1912 r.

43 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 104, 3 maja 1912 r.

44 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 122, 25 maja 1912 r.

45 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 165, 16 maja 1912 r.; *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 247, 19 października 1912 r.

46 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.

47 *Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 22, 19 marca 1913 r.; *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 135, 12 czerwca 1913 r.

48 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 107, 9 maja 1913 r.

49 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 137, 14 czerwca 1913 r.

50 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 174, 28 lipca 1913 r.

51 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 189, 14 sierpnia 1913 r.

52 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 207, 4 września 1913 r.; *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 271, 18 listopada 1913 r.



Przejazd kolejowy w ciągu ul. Waryńskiego przed budową nasypu kolejowego w tej części Wrzeszcza. Dziś w tym miejscu znajduje się wywalczony przez mieszkańców tunel dla pieszych. Poczтівka wystana w 1918 r.

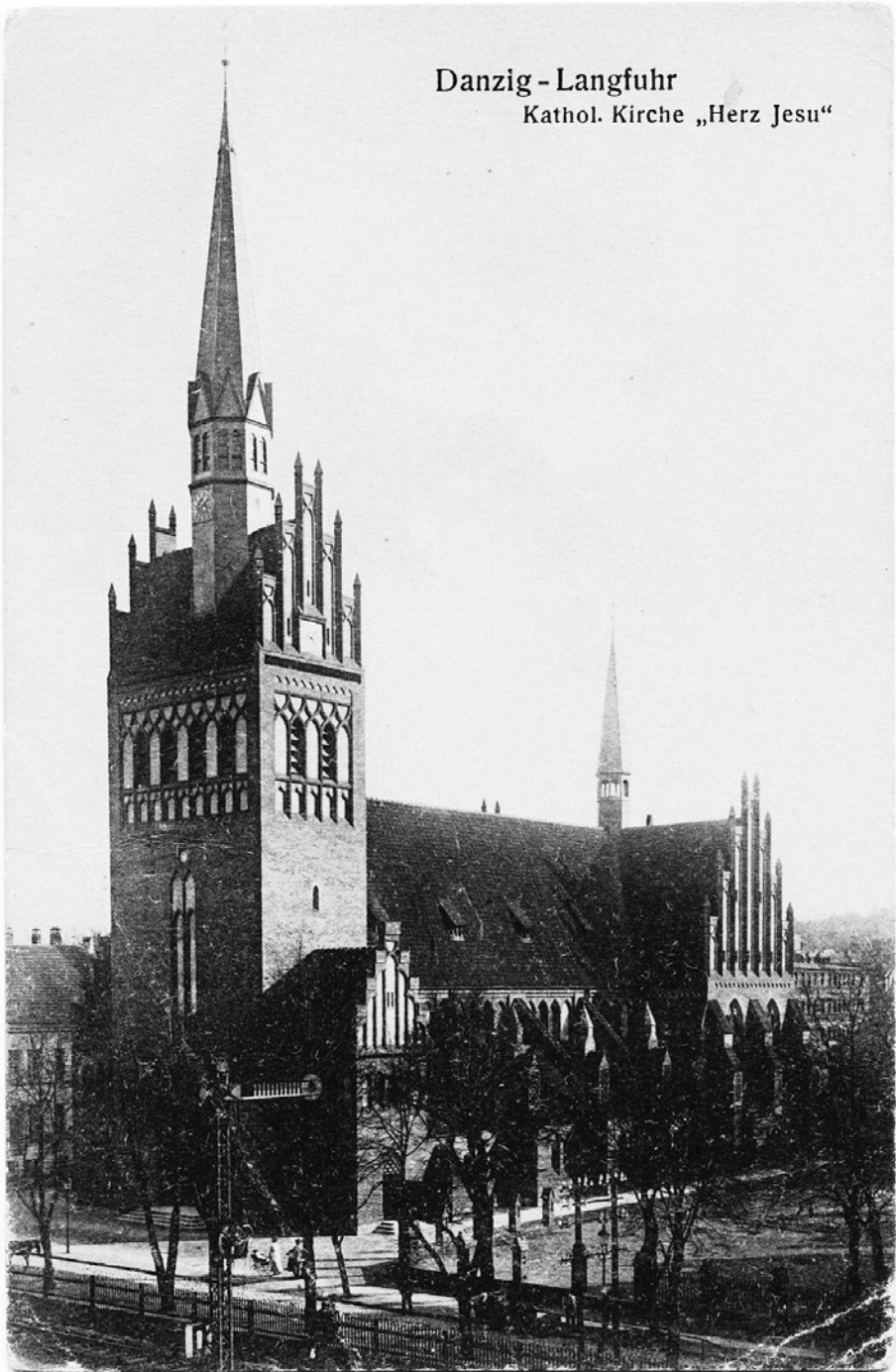
REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Dwa widoki na ukończony w 1911 r. kościół przy ul. ks. Zator-Przytockiego: pocztówka wystana w 1911 r. (na stronie obok) – u dołu widoczny fragment niepodniesionego jeszcze na nasyp torowiska z semaforem; zdjęcie sprzed 1945 r. (powyżej) – torowisko już na nasypie, ale brak pary torów dalekobieżnych

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA

Danzig - Langfuhr
Kathol. Kirche „Herz Jesu“



Na kolejny rok zaplanowano rozpoczęcie budowy trzeciego i czwartego toru między Gdańskiem i Wrzeszczem oraz nowego budynku wrzeszczańskiego dworca⁵³. W maju 1914 r. zaczęto przebudowę ul. Lelewela – koszt jej poszerzenia do 7 m wraz z pracami przy wiadukcie (dziś w ciągu ul. Kościuszki) oszacowano na 21 500 marek⁵⁴. W miejscu przejazdu do ul. Wajdeloty obniżono niweletę ulicy i wybudowano wiadukt o konstrukcji podobnej do tego nad al. Hallera. Również w 1914 r. ukończono wiadukty drogowe: w ciągu obecnej ul. Kościuszki oraz ul. Braci Lewoniewskich. Oba o podobnej konstrukcji: pierwszy z dwóch przęseł kratownicowych o górnych pasach łukowych, a drugi z jednego⁵⁵. Do części towarowej stacji doprowadzono drogi, a dla powiększenia miejsca dla stacji pasażerskiej w listopadzie rozpoczęto zmianę biegu Strzyży. Ukończona była już wówczas połowa przejazdu z ul. Miszewskiego do ul. Wyspiańskiego, a nowy dworzec towarowy dysponował oświetleniem elektrycznym i rampą ładunkową⁵⁶.

Od kwietnia 1915 r. na wrzeszczańskej stacji wszystkie pociągi zatrzymywały się już przy pierwszym z nowych peronów (dzisiejszym SKM). W związku z niezakończonymi pracami przy tunelach prowadzących na perony pasażerowie zmuszeni byli wchodzić najpierw na stary peron (dziś nieistniejący), a dopiero z niego po prowizorycznej konstrukcji na nowy⁵⁷. Miesiąc później ukończono większość prac ziemnych pomiędzy wiaduktem nad al. Hallera, a w czerwcu rozpoczęto prace ziemne przy jej budowie⁵⁸ oraz wzdłuż ul. ks. Zator-Przytockiego. Wbrew pierwotnym planom przystąpiono także do budowy tunelu dla pieszych w ciągu ul. Waryńskiego⁵⁹.

Nowa stacja pasażerska we Wrzeszczu miała być ukończona w 1916 r. i od tego momentu mogła stać się pierwszą stacją dla otwartej 1 maja 1914 r. linii z Gdańska do Starej Piły⁶⁰. Jednakże z powodu wybuchu I wojny światowej i związanych z tym zwiększonych potrzeb militarnych państwa niemieckiego prace stopniowo ograniczano⁶¹. Do 1916 r. udało się tylko przygotować teren pod nowy budynek, a w związku z prowadzonymi pracami zamknięto dla pojazdów ul. Lendziona⁶². Co ciekawe, jeszcze w 1917 r., mimo toczącej się wojny, postępy budowy (także stacji rozrządowej Zaspas Towarowa) oceniano pozytywnie⁶³.

53 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 92, 21 kwietnia 1914 r.

54 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 101, 1 maja 1914 r.; *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 102, 2 maja 1914 r.

55 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

56 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 260, 5 listopada 1914 r.

57 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 84, 12 kwietnia 1915 r.

58 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 104, 5 maja 1915 r.; *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 149, 29 czerwca 1915 r.

59 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 149, 29 czerwca 1915 r.

60 *Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 100, 30 kwietnia 1914 r.; *Der Bahnbau Langfuhr – Altemühle, Elbinger Neueste Nachrichten*, nr 118, 1 maja 1914 r.

61 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

62 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 179, 2 sierpnia 1916 r.

63 *Ostdeutsche Bau-Zeitung*, nr 2, 6 stycznia 1917 r.

Wiosną 1918 r. prace na odcinku od wiaduktu nad al. Hallera do kościoła pw. Najświętszego Serca Jezusowego weszły w kolejny etap. Przejazd pod torami, łączący ul. Miszewskiego z ul. Wypiańskiego był już prawie gotowy. Podobnie tunel pieszy w ciągu ul. Waryńskiego, który pozostawał jeszcze zamknięty przez co mieszkańcy zmuszeni byli wchodzić po schodach na nasyp i schodzić z niego po drugiej stronie. Otwarcie tunelu zaplanowano na 11 maja 1918 r.⁶⁴ Kilkanaście dni później został jednak częściowo zamknięty w związku z pracami torowymi. Pociągi z Sopotu jeździły już po nowych torach i przejeżdżały po wiadukcie przy ul. Miszewskiego⁶⁵. Dopiero w sierpniu na ukończonym nasypie i wiaduktach zaczęto prowadzić ruch kolejowy w obu kierunkach. Ostatecznie otwarto wówczas także tunel pieszy w ciągu ul. Waryńskiego, kończono obmurowywanie nasypu i projektowano dla niego metalowe barierki⁶⁶. Choć do końca wojny przeznaczano kolejne kwoty na prace budowlane⁶⁷, nie zdołano ich zrealizować w całości. Wybudowano nastawnie, wiadukty i ekspedycję towarową. Nie powstał nowy budynek dworca, z zaplanowanych trzech peronów uruchomiono tylko jeden, mimo rozpoczętych prac nie położono drugiej pary torów⁶⁸. Po wojnie, w maju 1919 r., nadzór budowlany nakazał ogrodzenie budowy. Zadanie to zlecono mistrzowi murarskiemu C. Albrechtowi, który swoje prace rozpoczął wraz z końcem zimy następnego roku. Do wiosny ogrodzenie, od działki przy ul. Klonowej 6 (Ahornweg) do budynku przy ówczesnej Bahnhofstraße 11 (dziś Dmowskiego), było gotowe. Niestety, o czym informowano w grudniowym wydaniu „Danziger Neueste Nachrichten” z 1920 r., utrudniało ono mieszkańcom budynku przy Bahnhofstraße 11b wnoszenie do mieszkań opału, mebli i większych przedmiotów. Wycinek z gazety zachowano w aktach kolejowych⁶⁹.

W okresie międzywojennym prac nie kontynuowano. O dokończenie robót związanych z położeniem trzeciego i czwartego toru na linii Sopot – Gdańsk próbował walczyć sopocki magistrat. W piśmie z 11 lipca 1922 r., skierowanym do polskiej już dyrekcji kolei, powoływano się na umowę z września 1917 r. oraz na zgodę pruskiego ministra robót publicznych z 29 września 1917 r. Odpowiedź Ministerstwa Kolei Żelaznych z 21 kwietnia 1923 r. była jednak odmowna. Budowę drugiej pary torów uznano za niepotrzebną, a dyrekcji gdańskiej sugerowano tak prowadzić rozmowy z sopockim magistratem, aby zapisy umowy z 1917 r. uznać za nieaktualne⁷⁰.

64 *Danziger Zeitung*, nr 214, 8 maja 1918 r.

65 *Danziger Zeitung*, nr 235, 23 maja 1918 r.

66 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 208, 6 września 1918 r.

67 *Aus dem preußischen Staatshaushalt, Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; nr 14, 17 lutego 1915 r.; nr 6, 19 stycznia 1916 r.; nr 8, 24 stycznia 1917 r.; nr 10, 30 stycznia 1918 r.; nr 30, 9 kwietnia 1919 r.

68 A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

69 *Erweiterungen des Bahnhofes in Langfuhr Bd. VII 1917–1921*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/690.

70 *Budowa linii Sopot – Gdańsk 1922–1923*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/557.

Wrzeszcz – Stara Piła i Kokoszki – Gdynia do 1945 r.

Kolejowym połączeniem z Kaszubami Gdańsk dysponował już od końca XIX w.: przez Pszczółki do Kościerzyny (1884–1885) i przez Pruszcz Gdański do Kartuz (Karthaus) (1883–1886). Podróż nimi wiązała się jednak z niewygodami przesiadek oraz z dłuższym czasem jazdy¹. Brakowało też połączenia z położonymi między Gdańskiem a Żukowem (Zuckau) wsiami: Migowo (Müggau), Brętowo (Brentau), Kiełpinek (Klein Kelpin), Kokoszki (Kokoschken), Bysewo (Bissau), Firoga (Viereck), Matarnia (Mattern) i Klukowo (Gluckau). W wielu z nich istniały wówczas cegielnie. Dlatego w kwietniu 1906 r. przewodniczący powiatu Gdańskie Wyżyny (Kreis Danziger Höhe) w piśmie skierowanym do Królewskiej Dyrekcji Kolei w Gdańsku wnioskował o powrót do rozmów z 1899 r. dotyczących budowy wąskotorowej towarowej linii kolejowej z Gdańska lub Oliwy przez Klukowo do Żukowa. Zaproponował jednocześnie poprowadzenie torów z dworca Gdańsk Brama Oliwska przez Migowo, Kiełpinek, Kokoszki, Bysewo, Firogę do Klukowa wraz z bocznicami do Brętowa, Szadółek (Schüddelkau) i Matarni. Propozycja obejmowała także doprowadzenie linii wąskotorowej do Żukowa, by mógł tam się odbywać przeładunek cegieł na wagony normalnotorowej linii Pruszcz – Kartuzy. Jednocześnie przewodniczący powiatu zastrzegł, że dalsze rozmowy będą miały sens tylko wtedy, gdy Królewska Dyrekcja Kolei wyrazi chęć wsparcia finansowego tego projektu².

29 czerwca 1906 r. projekt przebiegu linii, rozrysowany na mapach sztabowych z 1862 r., przekazany został przez gdańską dyrekcję kolei do oceny Królewskiej Kolejowej Inspekcji Transportu (K. E. Verkehrsinspektion) z informacją, że analiza musi być wykonana w ciągu 14 dni. Odpowiedź inspekcji nadeszła 13 lipca. Stwierdzono w niej, że nie ma sensu połączenie do Szadółek, Brętowa i Kiełpina Górnego (Hoch Kelpin). Do tych miejscowości prowadziła wówczas trudno przejezdna droga z Migowa. Inspektorzy ocenili jednak, że nawet po otwarciu linii kolejowej większość towarów i tak będzie do nich dowożona szosą z Wrzeszcza lub z Gdańska. Uznano za to za sensowne wybudowanie stacji w Klukowie, Migowie i Czaplach (Czapeln),

1 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 18.

2 *Vorerhebungen zu einer Nebenbahn Langfuhr – Altemühle 1906–1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/693.

dla których oceniono także możliwości ruchu pasażerskiego. Założono, że wystarczające byłyby wagony 4 klasy, a ceny biletów wstępnie oszacowano na: 40 fenigów z Czapli do Gdańska, 25 fenigów z Klukowa i 15 fenigów z Migowa. Całkowity koszt budowy miał wynieść 3 850 000 marek³.

Do realizacji wąskotorowej towarowej linii kolejowej jednak nie doszło. Dość szybko zaczęto brać pod uwagę budowę nowego połączenia z Wrzeszcza w kierunku Starej Piły i dalej do Kartuz. Z powodów militarnych widziano kilka możliwości położenia torów w kierunku Kaszub, a nawet połączenia z linią do Nowego Portu. W tym ostatnim przypadku kolej miała być poprowadzona na obrzeżach poligonu od stacji Zaspas Towarowa (Saspe) wschodnią i północną stroną poligonu do linii Sopot – Gdańsk i Wrzeszcz – Stara Piła lub od stacji Zaspas Towarowa południową i zachodnią stroną poligonu do linii Wrzeszcz – Stara Piła. Innym pomysłem, związanym z wojskowym placem ćwiczeń, był projekt budowy kolei kaszubskiej z Nowych Szkotów, tak by wraz z linią Sopot – Gdańsk stanowiły granice wrzeszczańskiego poligonu. Koszt budowy tego wariantu oszacowano na 7 950 000 marek⁴.

W grudniu 1906 r. minister robót publicznych polecił gdańskiej dyrekcji kolei wykonanie dla projektowanej linii do Starej Piły wstępnych analiz z naciskiem na zagadnienia gospodarcze i techniczne. Raport, na którego wykonanie minister przeznaczył trzy miesiące, oprócz możliwie szczegółowych wyliczeń miał zawierać szkic trasy na mapie, przybliżony koszt inwestycji oraz spodziewane przychody z eksploatacji. W trakcie jego sporządzania należało unikać lokalnych pomiarów w terenie oraz negocjacji z innymi instytucjami lub zainteresowanymi stronami. Obostrzenia tego przestrzegano dość starannie, czego dowodzi pismo, które w lutym 1907 r. nadesłano z komitetu powiatu Kartuzy (Kreisausschuß des Kreises Karthaus) do gdańskiej dyrekcji kolejowej. Pytano w nim o możliwość przedłużenia planowanej linii z Wrzeszcza do Kartuz trasą Kiełpinek – Rębichowo (Ramkau) – Miszewo (Gr. Mischkau) – Przodkowo (Seefeld) – Kartuzy oraz o to, czy prawdą jest, iż linia do Starej Piły budowana będzie jednak z Oliwy⁵.

Kwestia przebiegu linii, szczególnie w obrębie Wrzeszcza, była zresztą długo dyskutowana. W odpowiedzi na wcześniejsze zapytanie Królewskiej Dyrekcji Kolei w Gdańsku 18 kwietnia 1907 r. minister robót publicznych poinformował, opierając się na odpowiedzi nadprezydenta prowincji Prusy Zachodnie (Oberpräsident der Provinz Westpreußen) z 8 kwietnia 1907 r., iż nie jest możliwa budowa kolei do Starej Piły z Nowych Szkotów. Wciąż rosnące, i tak już wysokie, ceny wrzeszczańskich gruntów znacząco podniosłyby koszt budowy. Wyprowadzenie linii bezpośrednio z trasy Gdańsk – Oliwa powinno przynieść 2 000 000 marek oszczędności. Wątpiono także w sens budowy dodatkowego odgałęzienia do Kartuz, do których prowadziła

3 Tamże.

4 Tamże.

5 Tamże.

już linia ze Starej Piły. Według ministra, tę inwestycję należało przeprowadzić tylko w przypadku, gdyby była ona wymagana ze względów militarnych. W Ministerstwie Wojny (Kriegsministerium) nie widziano jednak takiej potrzeby. W czerwcu 1907 r. poinformowano ministra robót publicznych jedynie o wymaganiach, jakie powinna spełniać linia budowana „z punktu na trasie Gdańsk – Oliwa” (Punkte der Strecke Danzig – Oliva) do Starej Piły. W obu kierunkach na ostatnich stacjach przed końcowymi zbudowane miały być bocznice dla pociągów wojskowych z ciężkimi lokomotywami, a wiadukty i mosty miały mieć możliwość ich zaminowania. Mimo tych ustaleń, komendantura gdańskiej twierdzy sugerowała jednak w piśmie z 17 lipca 1907 r., aby linię wybudować od Nowych Szkotów, prowadząc ją po wschodniej stronie strzelnicy na Zaspie i na nasypie wokół poligonu⁶.

W tym samym roku ukończono wstępny projekt. Po dodatkowych ustaleniach z 18 kwietnia i 27 listopada 1907 r. przyjęto wariant Wrzeszcz – Kiełpinek – Kokoszki – Leżno (Leesen) – Stara Piła. Ze względu na usytuowanie strzelnicy odrzucono proponowany wariant poprowadzenia kolei wokół wrzeszczańskiego poligonu. Na projekt składały się dwa arkusze mapy, cztery plany stacji kolejowych i szczegółowy opis. Nowa linia kolejowa miała umożliwić lokalnym cegielniom konkurowanie z innymi firmami oraz poprawić komunikację pomiędzy nadmorskimi kurortami a kartuskim uzdrowiskiem. Uważano także, że przyczyni się do narodowo-politycznego scalenia regionu poprzez podniesienie kulturowego statusu mieszkańców okolicznych miejscowości. Oprócz cegieł koleją miały być przewożone także inne towary, z czego skorzystać miały nie tylko gospodarstwa rolne, ale również gorzelnie, młczarnie, młyny i huty, m.in. z okolic Sulmina (Sulmin, Richthof), Otomina (Ottomin), Smęgorzyna (Smengorschin), Kiełpina Górnego, Bysewa, Klukowa, Firogi i Matarni. Niewątpliwą zaletą projektowanej linii było to, iż miała być ona krótsza od trasy Pruszcz – Kartuzy, mieć łuki o większym promieniu, bezkolizyjne skrzyżowania z drogami oraz, co wyraźnie zaznaczono, osobny peron na rozbudowanym wrzeszczańskim dworcu. Prędkość podrózną szacowano na 50 km/h (docelowo)⁷, a na początku eksploatacji linii na 30–40 km/h. Trasa miała być obsługiwana przez trzy pary pociągów, których skład między Wrzeszczem a Starą Piłą miał być mieszany. Oprócz wagonów do przewozu poczty i towarów dołączane miały być wagony: jeden 2 i 3 klasy oraz jeden 4 klasy⁸. Budynki stacyjne w Kiełpinku, Kokoszkach i Leżnie miały posiadać na parterze jedno pomieszczenie dzienne, dwie poczekalnie i pomieszczenie towarowo-bagażowe, a na piętrze dwa mieszkania dla pracowników i ich przełożonego. Na stacji w Starej Piłie przewidziano przebudowę budynku dworca oraz

6 *Allgemeine Vorarbeiten Neubaustrecke Langfuhr – Altemühle. Technischer Teil, Bd. 1, 1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/695.

7 *Erläuterungsbericht des allgemeinen Entwurfs für eine Nebenbahn von Altemühle 1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/694.

8 *Allgemeine Vorarbeiten Neubaustrecke Langfuhr – Altemühle. Technischer Teil, Bd. 1, 1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/695.

budowę tymczasowej dwustanowiskowej parowozowni, a na stacji we Wrzeszczu linia miała mieć osobny peron. Dodatkową kwestią uwzględnioną w projekcie były wymagania militarne. Zgodnie z sugestią Ministerstwa Wojny z 10 czerwca 1907 r., na stacjach w Kiełpinku i Leźnie położone miały być dodatkowe tory dla pociągów wojskowych, a większe konstrukcje inżynieryjne, jak wiadukty i mosty, miały być przygotowane do ich zaminowania. Koszt całej inwestycji oceniono ostatecznie na 6 920 000 marek (346 000 marek za 1 km linii)⁹.

W 1908 r. zastanawiano się jeszcze, jak zredukować koszt inwestycji. Minister robót publicznych sugerował ograniczenie prac ziemnych do niezbędnego minimum oraz by wprowadzenie linii na wrzeszczański dworzec było jak najmniej skomplikowane. Dodatkowej analizie miały zostać poddane koszty wykupu niezbędnych gruntów. Intendentura XVII Korpusu Armii (Intendantur des XVII Armeekorps) 30 lipca pisemnie poinformowała gdańską dyrekcję kolei, że akceptuje rezygnację z budowy linii kolejowej wokoło poligonu na rzecz bezpośredniego wprowadzenia jej na stację we Wrzeszczu. Wojskowi uważali jednak takie rozwiązanie za niekorzystne¹⁰. W marcu 1909 r. w parlamencie przedłożono projekt ustawy o obligacjach kolejowych (Eisenbahnanleihegesetz), z których fundusze miały zostać przeznaczone na rozbudowę linii kolejowych. Wśród wymienionych w ustawie linii znalazła się także trasa ze Starej Piły do Wrzeszcza, na budowę której planowano przeznaczyć kwotę 6 780 000 marek¹¹. Ustawę przyjęto 28 lipca 1909 r.¹² Tylko na budowę lokalnych kolei przewidziano w niej 77 427 000 marek, z czego na połączenie Starej Piły i Wrzeszcza utrzymano wcześniej proponowaną kwotę¹³.

Przyjęcie ustawy pozwoliło na rozpoczęcie przygotowań do budowy. W maju 1910 r. podpisane zostały stosowne dokumenty między Królewską Dyрекcją Kolei w Gdańsku a gdańskim magistratem (Magistrat der Stadt Danzig). Przystąpiono do pozyskiwania gruntów. Pod koniec maja 1911 r. komitet powiatu Gdańskie Wyżyny (Kreis Ausschuss des Kreises Danziger Höhe) informował dyrekcję kolei o sfinalizowaniu wykupu 39 działek oraz o nieuregulowaniu kwestii nabycia jeszcze siedmiu należących do: gospodarza Mlinskiego w Brętowie, małżeństwa Tarnowskich w Matarni, kościoła katolickiego w Matarni, małżeństwa Krausów w Brętowie, małżeństwa Machollów w Brętowie, kupca Pragera w Gdańsku oraz do miasta Gdańska. W sierpniu komitet prosił o pilną wypłatę kwoty 300 000 marek, a w październiku informował o finalizacji wykupu gruntów od gospodarza Mlinskiego, małżeństwa

9 *Erläuterungsbericht des allgemeinen Entwurfs für eine Nebenbahn von Altemühle* 1907, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/694.

10 *Allgemeine Vorarbeiten Neubaustrecke Langfuhr – Altemühle. Technischer Teil, Bd. II, 1908–1909*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/697.

11 *Zentralblatt der Bauverwaltung*, nr 26, 31 marca 1909 r.

12 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 18.

13 *Eisenbahnenbau Langfuhr – Altemühle, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 138, 14 czerwca 1912 r.; *Preußische Gesetzsammlung Jahrgang 1909*, nr 25, s. 643.

Tarnowskich i małżeństwa Krausów. Jeszcze pod koniec 1912 r. komitet prosił o kolejne kwoty w celu uregulowania wszystkich należności z tytułu wykupu gruntów¹⁴.

Rosło w tym czasie zainteresowanie inwestycją wśród mieszkańców miejscowości położonych na trasie planowanej linii kolejowej. Nie pierwszy i nie ostatni raz próbowali oni wpłynąć na decyzje władz. 26 maja 1911 r. mieszkaniec Kiełpinka, Otto Mix, wystosował petycję, w której prosił o to, by stacja w jego miejscowości nie była tylko towarową. Na całej linii, jak pisał, znaleźć mają się trzy przystanki kolei: w Kiełpinku i Leźnie przeznaczone tylko do przewozów towarowych oraz w Kokoszkach, jako jedyny także dla pasażerów. Argumentował przy tym, że ze stacji w Kiełpinku korzystać będą także mieszkańcy pobliskich osad: Matarni, Złotej Karczmy (Goldkrug), Kiełpina Górnego, Sulmina, Karczemek (Karczemken) i Migowa¹⁵.

Budowę nowej kolei rozpoczęto jesienią 1911 r. od strony Starej Piły. Pracami kierował w pierwszym roku mistrz budowlany rejencji Kriesel (Regierungsbaumeister), a później mistrz budowlany rejencji Scheunemann z pomocą kolejowego nadsekretnarza technicznego Heinego (Technische Eisenbahn-Obersekretär), asystenta budowlanego Böttchera (Bauassistent), nadsekretnarza Batora nadzorującego obliczenia oraz trzech kierowników budowlanych rejencji (Regierungsbauführer), dwóch aspirantów (Aspiranten) i kandydata na mistrza kolejowego (Bahnmeisterdiätar). Nadzór sprawował tajny radca budowlany rejencji Rhotert (Regierungs- und Geheimen Baurat)¹⁶. W okolicy Starej Piły pierwsze maszyny budowlane przywieziono 25 października. Wkrótce rozpoczęto palowanie brzegów Raduni (Radaune), na których miały stanąć betonowe przyczółki mostu kolejowego¹⁷. Pod każdy z nich wbito 178 pali o długości 20 m i średnicy 35–40 cm. Starą Radunię (Rieselradaune) skierowano przepustem o szerokości 5 m pod przyszłym nasypem¹⁸, przy formowaniu którego prace rozpoczęto wiosną 1912 r.¹⁹ W czerwcu prace ziemne wykonywano już na odcinku od Starej Piły do Brętowa. Gotowe były betonowe przyczółki mostu kolejowego nad Radunią, ale nie założono jeszcze przęsła²⁰. Do tego 58-metrowej długości mostu, wznoszącego się 18 m nad lustrem wody, zaplanowano usypanie przecinającego dolinę Raduni (Radaunetal), wygiętego w łuk, nasypu o długości ponad 800 m²¹. Od strony Leźna, w którym przygotowano już miejsce planowanej stacji, nasyp był już wówczas usypany na właściwą wysokość. Od strony Starej Piły

14 *Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen für die Strecke Altemühle – Danzig Langfuhr*, Bd. 1, 1909–1915, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/698.

15 *Ausführliche Vorarbeiten der Strecke Langfuhr – Altemühle 1.4.1911 – 15.12.1911*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/699.

16 *Danziger Zeitung*, nr 200, 30 kwietnia 1914 r.

17 *Die erste Zug Danzig – Altemühle*, *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 101, 1 maja 1914 r.

18 *Altemühle – Langfuhr*, *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 219, 18 września 1913 r.

19 *Die erste Zug Danzig – Altemühle*, *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 101, 1 maja 1914 r.

20 *Eisenbahnenbau Langfuhr – Altemühle*, *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 158, 14 czerwca 1912 r.

21 *Altemühle – Langfuhr*, *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 219, 18 września 1913 r.

przygotowywano wiadukt nad polną drogą oraz bezpośrednio przed równią stacyjną wiadukt drogowy nad torami w miejsce dotychczasowego jednopoziomowego skrzyżowania dzisiejszej ul. Raduńskiej z linią Pruszcz Gdański – Kartuzy. Prace budowlane wykonywała firma Polenski und Zöllner z Drezdenka (Driesen), która w tym celu zatrudniła ok. 500 osób z okolic Leźna, Żukowa, Niestępowa (Nestempohl), Sulmina i Przyjaźni (Rheinfeld) oraz 20 Rosjan, dla zakwaterowania których w pobliżu postawiono drewniane baraki. Dla wszystkich zatrudnionych zbudowano nad rzeką stołówkę. Prace wykonywano także w nocy. W ciągu doby przerzucano wówczas od 12 do 1500 m sześć. ziemi. Na prawie całym odcinku robót, oprócz Brętowa, korzystano z pomocy trzech koparek oraz z kolejki przemysłowej, która Radunię przejeżdżała drewnianym mostem w lesie powyżej budowanego mostu kolejowego. W skład każdego pociągu wchodziło 15 wagonów, każdy o pojemności 2 m sześć., które nowoczesną jak na tamte czasy koparką firmy Mend und Hambrock załadowywano w czasie od 8 do 10 minut²². Dodatkowe prace wykonywały firmy: Bruno Fey i Schwinge (obie z Gdańska), Tribess, Renger, Sakolowski, Franke i Lange (z Kartuz), Hahn z Lęborka, Malolepski z Pruszcza Gdańskiego oraz Wile z Tczewa²³. Budowa obejmująca odcinek od punktu włączenia nowej linii w trasę Gdańsk – Oliwa do drogi łączącej Niestępowo i Lniska (Ellernitz) przed stacją w Starej Pile podzielona była na 18 sekcji numerowanych liczbami rzymskimi. Na każdą z sekcji składało się 10 odcinków o długości 100 m²⁴.

W pierwszym tygodniu sierpnia 1912 r. rozpoczęto prace ziemne na odcinku między ul. Polanki a Brętowem. Materiał uzyskiwany z budowanego w kierunku Brętowa wykopu wykorzystywano do usypywania nasypu w kierunku Wrzeszcza. Tym samym prace trwały już na całej linii. Przygotowywano przyczółki wiaduktów nad al. Grunwaldzką, ul. Wita Stwosza (Kronprinzallee)/al. Wojska Polskiego (Friedrich-Allee) i ul. Polanki (Pelonkerweg). W Brętowie skanalizowano potok Strzyży i puszczono go przepustem pod nasypem. Ukończono prace murarskie przy wiaduktach nad dzisiejszymi ulicami Ogrodową i Franciszka Rakoczego. Na pobliskich wzgórzach pracowały wówczas dwie koparki, a między okolicami Nowca (Nawitz) i Kiełpinkiem kursowała kolejka przemysłowa. Prace ziemne w Leźnie były prawie ukończone, a w wykopie za Leźnem mocno zaawansowane. Uzyskiwana stąd ziemia służyła do budowy nasypu w dolinie Raduni²⁵.

Przy dzisiejszej ul. Słowackiego (Brentauer Chaussee, Hochstrieß), wówczas zaledwie szosie do Złotej Karczmy, Matarni, Rębiechowa i dalej, w połowie sierpnia 1912 r. gotowe były przyczółki największego z wiaduktów przyszłej linii kolejowej.

22 *Eisenbahnenbau Langfuhr – Altemühle, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 138, 14 czerwca 1912 r.

23 *Danziger Zeitung*, nr 200, 30 kwietnia 1914 r.

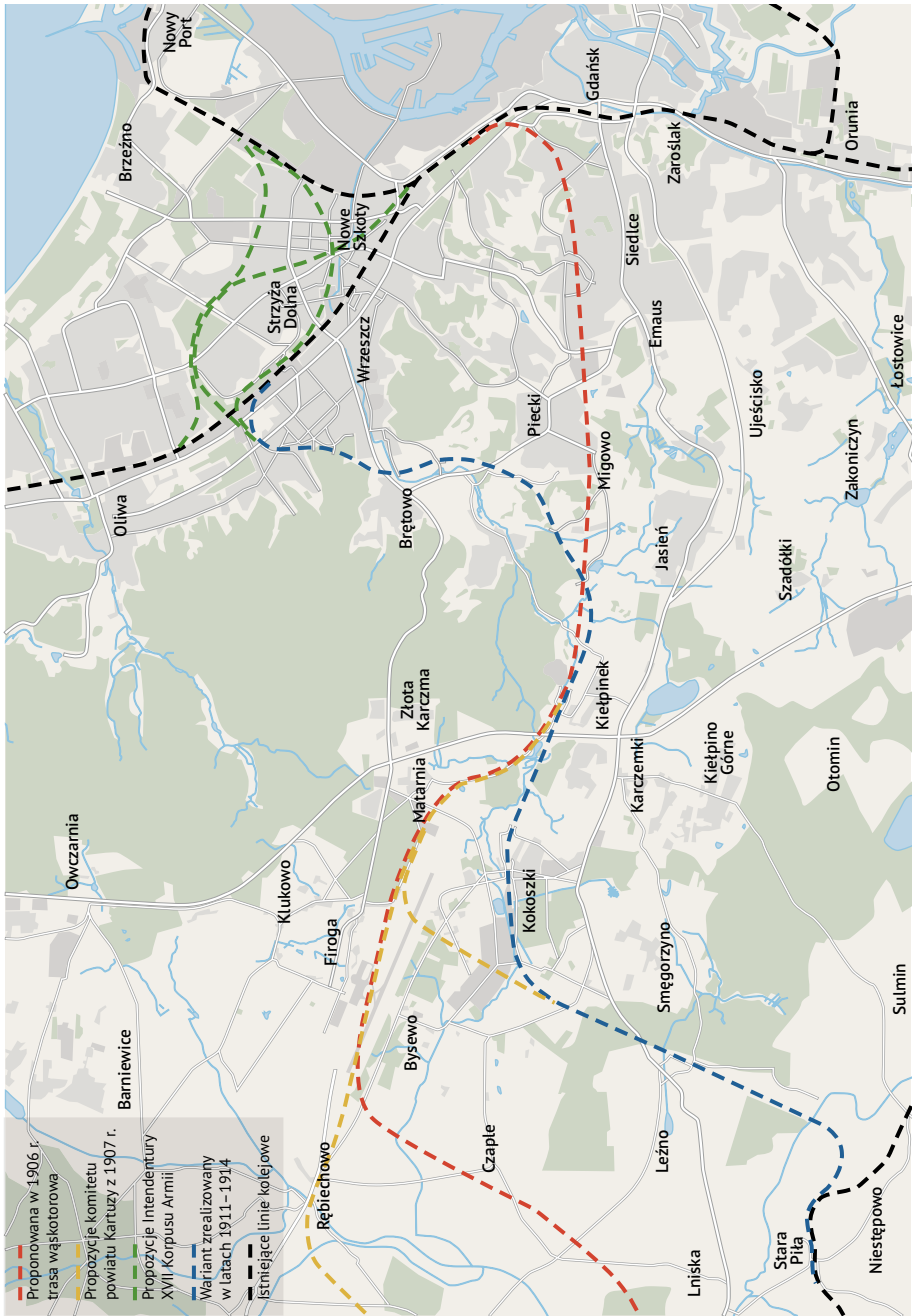
24 *Plan Eisenbahndirektion Danzig. Nebenbahn Altemühle Dz. Langfuhr. Höhen und Lageplan* 1911, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatury 1081,2/4270–4286.

25 *Der Bahnbau nach Altemühle, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 191, 15 sierpnia 1912 r.



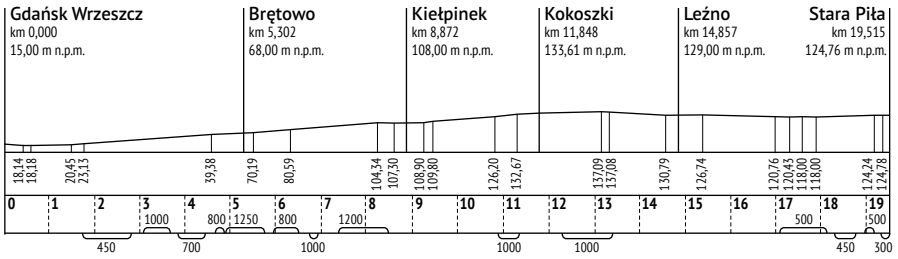
Widok od strony dzisiejszego osiedla Piecki Migowo w kierunku Brętowa na szosę piecewską, dziś ul. Rakocznego. Ok. 1909 r.

REPR. ZE ZBIORÓW SYLWII KIEŁBOWSKIEJ-WĄSEK



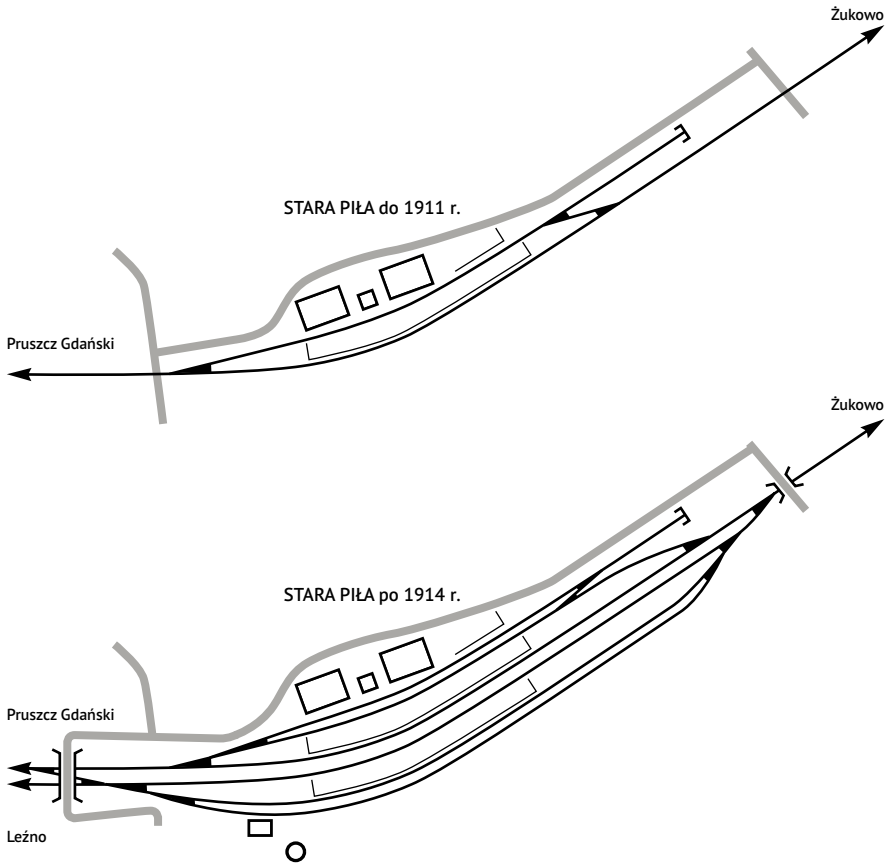
Proponowane na początku XX w. trasy przebiegu linii kolejowej w kierunku zachodnim na współczesnym planie

OPRACOWANIE WŁASNE AUTORA



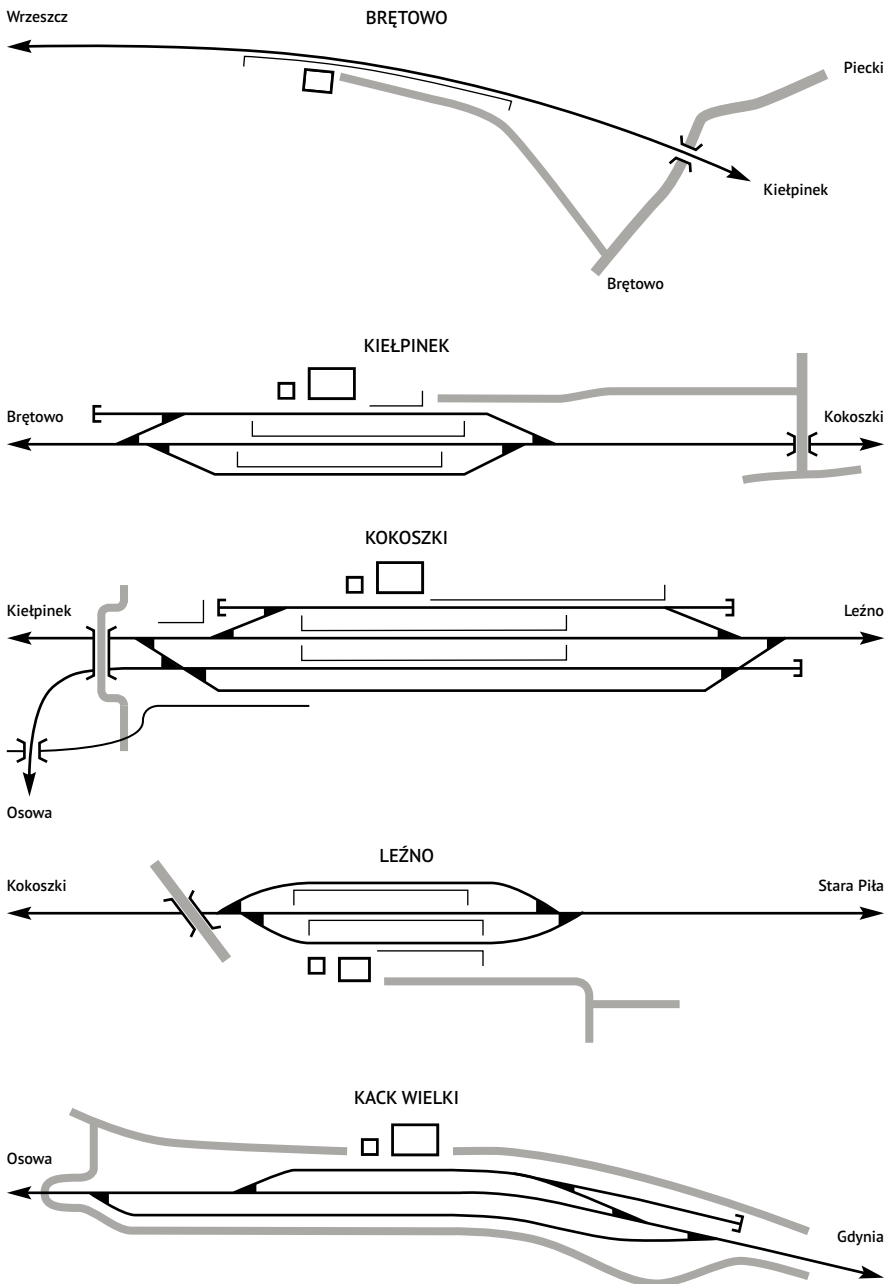
Uproszczony profil linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła

OPRACOWANIE NA PODSTAWIE ART. L. LEWIŃSKIEGO I PLANÓW Z ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO



Schematy torowe stacji w Starej Piłie przed wybudowaniem linii kolejowej z Wrzeszcza w latach 1911–1914 i po otwarciu nowej drogi żelaznej 1 maja 1914 r.

OPRACOWANIE NA PODSTAWIE ART. L. LEWIŃSKIEGO I PLANÓW Z ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO



Schematy torowe stacji Brętowo, Kielpiniek, Kokoszki, Leżno i Kack Wielki w latach

20. XX W.

OPRACOWANIE NA PODSTAWIE ART. L. LEWIŃSKIEGO I PLANÓW Z ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO

Montaż stalowego przęsła zaplanowano wstępnie na wrzesień²⁶. Jednakże prace murarskie ukończono później i dopiero w październiku 1912 r. można było rozpocząć przygotowania do założenia przęsła. Wiadukt miał szerokość 5 m, wysokość 12 m, a odległość między murowanymi przyczółkami wynosiła 22 m. Całkowita szerokość wiaduktu osiągnęła 28 m²⁷.

W tym czasie pojawiła się kolejna kwestia związana z zainteresowaniem mieszkańców budowaną koleją. Zasugerowano powstanie przystanku w Brętowie. Ministerstwo Robót Publicznych, odpowiadając na zapytania z czerwca 1912 r., w piśmie z 12 grudnia 1912 r. wyjaśniało, że ze względu na nachylenie toru nie jest możliwe wybudowanie rampy towarowej wraz z przystankiem osobowym. Budowa i późniejsza eksploatacja większej stacji w Brętowie byłyby niezwykle kosztowne i wiązałyby się z trudnościami. Za możliwe uznano budowę niewielkiego przystanku osobowego, którego koszt oceniano w październiku 1912 r. na 49 000 marek, a w maju 1913 r. na ok. 25 000 marek. Prace miały się rozpocząć możliwie jak najszybciej, gdyż budowa linii była już mocno zaawansowana. Drogi dojazdowe do przystanku oraz związane z nimi roboty ziemne sugerowano pozostawić w gestii powiatu Gdańskie Wyżyny²⁸.

W czerwcu 1913 r. finalizowano już budowę mostu nad Radunią, na którym firma Beuchelt u. Co. rozpoczęła instalowanie przęsła²⁹. Trwały także rozmowy w sprawie przystanku w Brętowie. W lipcu 1913 r. okazało się, że w kosztach tego przedsięwzięcia partycypować chcą mieszkańcy, ale trzeba liczyć się z warunkiem budowy przystanku w innym miejscu niż to zaplanowano. Na przełomie października i listopada komitet powiatu Gdańskie Wyżyny poinformował dyrekcję kolei o konieczności negocjacji, a w listopadzie 1913 r. szacowane wydatki na tę inwestycję spadły do 4500 marek³⁰.

Budowę linii z Wrzeszcza do Starej Piły interesowała się ówczesna prasa. Już prawie rok przed jej ukończeniem w artykule w „Danziger Neueste Nachrichten” z 18 września 1913 r. wychwalano położenie i walory widokowe przyszłej kolei. Pozytywnie oceniano ułatwienie dojazdu w miejsca, do których dotychczas dostać można się było tylko pieszo lub powozem, oraz akcentowano podgórski charakter trasy układającej się w wydłużoną literę S i wspinającej się od Wrzeszcza do Kiełpinka na ponad 100 m n.p.m. Nie zapomniano o podsumowaniu już wykonanych oraz, jak stwierdzano, bliskich ukończenia prac. Od początku budowy, w ciągu roku i dziewięciu miesięcy przerzucono 1 650 000 m sześć. ziemi, w tym 410 000 m sześć.

26 Tamże.

27 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 250, 23 października 1912 r.

28 *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.

29 *Neue Eisenbahnbrücke, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 150, 30 czerwca 1913 r.

30 *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.

użyto na formowanie wysokiego na 17 m nasypu w dolinie Raduni, z wykopu przed stacją w Leźnie wywieziono 40 000 m sześć.³¹, a na uformowanie nasypu na Kiełpińskich Błotach (Kelpiner Moor) użyto 275 000 m sześć.^{32, 33} Najgłębsze wykopy sięgały 21 m, a najwyższe skarpy 32 m³⁴. Wykonano odwodnienia i kaskady, a wszystkie z ponad 20 obiektów inżynierskich (wiadukty, przepusty i most) były albo gotowe, albo bliskie ukończenia. Budowano żelbetowy wiadukt w ciągu dzisiejszej ul. Kartuskiej (Karthäuser Chaussee, Karthäuser Straße) nad wykopem linii kolejowej, a do czasu jego ukończenia funkcjonował drewniany tymczasowy wiadukt oraz ceglany wiadukt w Kokoszkach³⁵. Zlecono także budowę drogi długości 256,5 m od dzisiejszej ul. Cementowej (Judenweg) do stacji w Kokoszkach³⁶. W grudniu 1913 r. zakończono prace przygotowawcze związane z planowaną rozbudową stacji w Starej Pile, a dotyczące projektowanego przedłużenia linii kolejowej do Liniewa (Lienfelde) przez Mierzszyn (Meisterwalde). Miał to być odcinek planowanego połączenia z Gdańska przez Czersk i Tucholę (Tuchel) do Bydgoszczy³⁷, które miało skrócić podróż do stolicy państwa. Na odcinek Liniewo – Czersk przeznaczono 7 850 000 marek³⁸.

Zainteresowani budową kolei byli nadal wojskowi, choć chodziło już bardziej o względy edukacyjne. 11 października 1913 r. komendant gdańskiej Szkoły Wojennej pytał dyrekcję kolei o możliwość odwiedzenia budowy przez wykładowców i studentów. Wizyta miała trwać dwa dni³⁹.

W połowie lutego 1914 r. prezydent rejencji (Regierungspräsident) poinformował gdańską dyrekcję kolei, że mieszkańcy zachodniej części Brętowa nie są zadowoleni z drogi prowadzącej do stacji. Zaplanowali oni budowę drugiej, lepiej położonej dla nich drogi. Prezydent podjął jednak decyzję o wstrzymaniu budowy do czasu pokrycia kosztów przez władze powiatu Gdańskie Wyżyny⁴⁰. W tym samym miesiącu ukończono układanie toru. Ostatnią szynę przytwierdzono połączanymi śrubami

31 *Altemühle – Langfuhr, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 219, 18 września 1913 r.

32 *Danziger Zeitung*, nr 200, 30 kwietnia 1914 r.

33 Występują tu rozbieżności. W czerwcu 1912 r. ten sam dziennik podawał, że na dobę przerzucano od 12 do 1500 m sześć. ziemi. We wrześniu 1913 r. podawano, że w okresie roku i dziewięciu miesięcy przerzucano 1 700 000 m sześć., a w maju 1914 r. – 1 650 000 m sześć. (przy dobowej normie średnio ok. 2000 m sześć.). Dla ostatniej liczby ilość ziemi przerzucanej w ciągu doby w podanym okresie powinna wynieść średnio 2582 m sześć. W przypadku nasypu w dolinie Raduni, we wrześniu 1913 r. podawano, że wykorzystano 300 000 m sześć. ziemi, a w maju 1914 r. – 410 000 m sześć.

34 *Die erste Zug Danzig – Altemühle, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 101, 1 maja 1914 r.

35 *Altemühle – Langfuhr, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 219, 18 września 1913 r.

36 *Wege, Überwege, Unter- und Überführungen der Nebenbahnstrecke Langfuhr – Altemühle, Bd. I, 1910–1913*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/700.

37 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 304, 30 grudnia 1913 r.

38 *Danziger Zeitung*, nr 193, 26 kwietnia 1914 r.

39 *Verschiedenes, Bd. I, 1895–1916*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/29.

40 *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.

28 lutego⁴¹ w Brętowie⁴². Na całej trasie drogę żelazną ułożono z szyn o długości 12 m, pod którymi ułożono po 20 podkładów⁴³.

3 marca z Ministerstwa Robót Publicznych wysłano pismo do dyrekcji kolejowej w Gdańsku, w którym poinformowano o akceptacji przez policję budowlaną projektu przystanku w Brętowie oraz zarządzono, iż kosztem jego budowy, wynoszącym 4500 marek, obciążona zostaje dyrekcja kolei. Kopię pisma otrzymał także prezydent rejencji gdańskiej (Regierungspräsident in Danzig)⁴⁴. Miesiąc później, 11 kwietnia, minister robót publicznych, powołując się na ustawę o budownictwie kolejowym oraz przewozach na liniach lokalnych (Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Nebenbahnen) z 4 listopada 1904 r., wydał decyzję o uruchomieniu linii z Wrzeszcza do Starej Piły 1 maja 1914 r.⁴⁵ Zanim jednak to nastąpiło, prezydent rejencji gdańskiej w tym samym dniu zarządził odbiór techniczny linii na środę 15 kwietnia⁴⁶. W tym celu uruchomiono specjalny pociąg rewizyjny (Revisionssonderzug), który według zarządzenia prezydenta rejencji miał wyjechać z Gdańska o godz. 10 i dojechać do Wrzeszcza o 10:07. W dalszą drogę miał wyruszyć o 10:08. Przejazd pomiędzy stacjami miał zajmować od 41 do 46 minut (z wyjątkiem odcinka Leżno – Stara Piła 15 minut i Stara Piła – Kartuzy 28 minut), a na każdej stacji komisja miała spędzić 30 minut (z wyjątkiem Starej Piły, gdzie zaplanowano aż 76-minutowy postój)⁴⁷.

Protokół ze sprawdzenia linii gotowy był już dwa dni później, 17 kwietnia. Podpisali go obecni podczas odbioru: nadradca rejencji von Kameke, asesor rejencji von Friedberg, tajny radca budowlany rejencji Rhotert, radca rejencji Schmauch, radca budowlany rejencji Stockfish i kierujący budową mistrz budowlany rejencji Scheunemann. Protokołu nie podpisywali uczestniczący także w odbiorze: dyrektor kolei Sieh, królewski radca krajowy Venske, asesor rejencji Simon, radca budowlany Ullrich, prezydent policji Wessel oraz urzędnicy Wolf, Luchterhand i Wannow (według gazety „Danziger Allgemeine Zeitung” obecny był również radca budowlany Rückmann⁴⁸). W protokole odnotowano, że: w kilometrze 16,370 (liczonym od Starej Piły w kierunku Wrzeszcza) w związku z wybudowaną koleją dzierżawcy części terenów nie mogą się do nich dostać inaczej niż pieszo po nasypie i torze;

41 W *Danziger Zeitung* z 30 kwietnia 1914 r. podano błędnie datę 29 lutego. 1914 nie był rokiem przestępnym.

42 *Der erste Zug Danzig – Altemühle, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 101, 1 maja 1914 r.

43 *Danziger Zeitung*, nr 200, 30 kwietnia 1914 r.

44 *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.

45 *Nebenbahn Langfuhr – Altemühle Landespolizeiliche Abnahme, Betriebseröffnung, Bd. I, 1913–1914*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/707.

46 *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.

47 Tamże.

48 *Danzig – Altemühle. Die erste Fahrt auf der neuen Eisenbahnstrecke, Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 101, 1 maja 1914 r.

droga piesza do przystanku w Brętowie nie została jeszcze ukończona; w kilometrze 7,99 w celu uniknięcia skrzyżowania drogi (dzisiejsze ulice Osiedlowa i Dojazdowa) z torem w jednym poziomie, jej przebieg został zmodyfikowany tak, by można było wybudować wiadukt drogowy nad linią kolejową; nie jest gotowa droga do dworca w Kokoszkach, ale powinna być ukończona do 1 maja. Podsumowując raport, stwierdzono, że w związku z planowaną na linii prędkością maksymalną 50 km/h oraz z brakiem obaw co do terminu zakończenia prac nie ma przeciwwskazań do uruchomienia nowej linii kolejowej 1 maja 1914 r.⁴⁹ 22 kwietnia nowy odcinek wizytował prezydent dyrekcji kolejowej dr inż. Rimrott wraz z nadradcą rejencji Roettkerem i nadradcą budowlanym Heeserem. Tydzień później, w środę 29 kwietnia 1914 r., odbioru urządzeń technicznych i kolejowych na całej linii od Wrzeszcza do Kartuz dokonał nadradca Heeser⁵⁰.

W wydaniu z 22 kwietnia „Danziger Zeitung” informował, że rozkład dla linii został już przygotowany. Zaplanowano w nim cztery pary pociągów z wagonami klasy 2–4, które miały wyjeżdżać z Gdańska o godz. 5:48, 8:30, 13:40 i 21:30, a z Kartuz o godz. 5:41, 13:25, 15:52 i 20:56. Wspomniano także, że będą uruchamiane specjalne kursy niedzielne⁵¹. Tydzień później opublikowano rozkład jazdy dla stacji Wrzeszcz, Stara Piła, Kartuzy⁵². Zapowiedziano także uroczyste otwarcie linii 1 maja 1914 r. o godz. 5:48⁵³.

W piątkowy poranek 1 maja 1914 r. na dworcu głównym w Gdańsku zebrało się ok. 50 osób zaproszonych na otwarcie linii Wrzeszcz – Stara Piła. Wśród nich znaleźli się przedstawiciele lokalnej prasy niemieckojęzycznej: „Danziger Allgemeine Zeitung”, „Danziger Neueste Nachrichten” i „Danziger Zeitung”⁵⁴. Inauguracja nie odbywała się na wrzeszczańskim dworcu z powodu jego rozbudowy. Do czasu jej ukończenia, co zaplanowano na rok 1916, pociągi do Kartuz przez Starą Piłę miały wyruszać z Gdańska Głównego⁵⁵. Na gości czekał pociąg z wystrojoną świerkowymi i brzołowymi gałęziami lokomotywą, do której doczepiono wagon bagażowy (Packwagen) oraz cztery wagony pasażerskie. Miejsce w parowozie zajął mistrz budowlany rejencji Klein z gdańskiego Urzędu Maszynowego (Maschinenamts), a kierownik budowy Scheunemann ulokował się na galerijce ostatniego wagonu. Pociąg wyruszył punktualnie o godz. 5:48. Wszystkie stacje były przystrojone

49 *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.

50 *Danzig – Altemühle. Die erste Fahrt auf der neuen Eisenbahnstrecke, Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 101, 1 maja 1914 r.

51 *Die neue Bahnverbindung Danzig – Karthaus, Danziger Zeitung*, nr 186, 22 kwietnia 1914 r.

52 *Danziger Zeitung*, nr 199, 29 kwietnia 1914 r.

53 *Danziger Zeitung*, nr 197, 29 kwietnia 1914 r.

54 *Danzig – Altemühle. Die erste Fahrt auf der neuen Eisenbahnstrecke, Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 101, 1 maja 1914 r.

55 *Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 100, 30 kwietnia 1914 r.; *Der Bahnbau Langfuhr – Altemühle, Elbinger Neueste Nachrichten*, nr 118, 1 maja 1914 r.

z okazji otwarcia linii. Na przystanku w Brętowie wysoki maszt flagowy ozdobiono gałęziami świerkowymi oraz barwami narodowymi. Na stacji w Kokoszkach, na torze mijankowym czekał pociąg (również przystrojony z okazji otwarcia linii) jadący z Kartuz do Gdańska, który odjechał z tej stacji pierwszy. Udekorowany dworzec w Leźnie wydał się, według redaktora „Danziger Allgemeine Zeitung”, dworcem leśnym (Waldbahnhof)⁵⁶.

Mimo otwarcia linii nie wszystkie kwestie były jeszcze uregulowane. Szczególnym przypadkiem jest droga do przystanku w Brętowie. Jeszcze we wrześniu 1914 r. (pisma z 18 i 25 września) komitet powiatu Gdańskie Wyżyny tłumaczył, że jego rolą było tylko wsparcie lokalnej brętowskiej społeczności. Dlatego architekt Bühring oraz cieśla Remischke, wynajęci do zaprojektowania i wykonania drogi, swoich praw i wynagrodzenia powinni dochodzić właśnie w tej wspólnotcie. Także kolejne żądania w tej kwestii były przez komitet oddalane z taką samą sugestią co do rozwiązania. Proponowano jednak pomoc w kontaktach z liderami społeczności w celu rozwiązania problemu⁵⁷.

Na całej jednotorowej trasie długości 19,515 km (niektóre źródła podają 19,19 km lub 19,292 km albo 19,52 km) wybudowano 10 wiaduktów drogowych nad torami (plus jeden za stacją w Starej Pile), 15 wiaduktów kolejowych, pięć przepustów dla strumieni i jeden most nad rzeką, 17 mniejszych rurowych przepustów oraz, tam gdzie było to konieczne, betonowe kaskady odprowadzające wodę ze wzgórz do rowów odwadniających. Dzięki temu linia nie miała jednopoziomowych skrzyżowań z żadnymi drogami. Podkreślano wyjątkowość wiaduktu drogowego w Leźnie na trasie z Gdańska do Żukowa, która przecina się z koleją pod kątem 39°. Jednotorową linię ułożono w trudnym terenie, przez co nachylenie toru sięgało nawet 12,5 promila (1:80). Wybudowano trzy dworce 4 klasy (w Leźnie, Kokoszkach i Kiełpinku) przeznaczone od obsługi towarowo-pasażerskiej oraz, ze względu na największe w tym miejscu nachylenie toru, wyłącznie osobowy przystanek w Brętowie. Na każdej stacji wzniesiono okazały budynek z poczekalnią i mieszkaniem na parterze oraz dwoma mieszkaniami na piętrze, a dodatkowo w osobnym budynku toalety⁵⁸. W Brętowie wybudowano tylko drewnianą poczekalnię oraz ceglana toaletę⁵⁹. Przy częściowo rozbudowanej stacji w Starej Pile na wzgórzu stanęła niewysoka ceglana wieża ciśnień oraz na obu krańcach równi stacyjnej nastawnie. W skład zabudowań dworcowych weszły także dwa niewielkie dwurodzinne domy. Stacja w Leźnie posiadała trzy tory, a największa ze stacji w Kokoszkach cztery

56 *Danzig – Altemühle. Die erste Fahrt auf der neuen Eisenbahnstrecke, Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 101, 1 maja 1914 r.

57 *Nebenbahn Langfuhr – Altemühle Landespolizeiliche Abnahme, Betriebseröffnung, Bd. 1, 1913–1914*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/707.

58 *Die erste Zug Danzig – Altemühle, Danziger Neueste Nachrichten*, nr 101, 1 maja 1914 r.

59 *Danzig – Altemühle. Die erste Fahrt auf der neuen Eisenbahnstrecke, Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 101, 1 maja 1914 r.; *Danziger Zeitung*, nr 200, 30 kwietnia 1914 r.

oraz rampę do załadunku była⁶⁰. Na linii zastosowano także elektryczną kontrolę ruchu działającą w ten sposób, iż przejechanie przez lokomotywę miejsca, w którym do szyn podłączone było urządzenie, sygnalizowało na następnej stacji zbliżenie się pociągu⁶¹. Oprócz tego zaplanowano specjalne strefy ochronne: trzy tzw. leśne (Wald-Schutz-Streifen), czyli pasy przeciwpożarowe, tyle samo dla obszarów podmokłych (bagiennych, Moor-Schutz-Streifen), siedem oddzielających teren kolejowy od dróg (Seitenentnahme-Schutz-Streifen) oraz 23 przeznaczone na składowanie śniegu (Schnee-Schutz-Streifen)⁶².

Linia zbudowana została jako drugorzędna, ale miała charakter kolei pierwszorzędnej od początku przygotowanej do rozbudowy o drugi tor. Wszystkie wiadukty drogowe nad torami były odpowiednie szersze, a większość wiaduktów kolejowych nad drogami była przygotowana do rozbudowy od strony północno-zachodniej. W przypadku wiaduktu nad ul. Słowackiego położony został fundament pod drugą konstrukcję, zaś w przypadku mniejszych obiektów ceglanych pozostawiono charakterystyczne schodkowanie, na bazie którego wiadukty miały być poszerzane o miejsce na drugi tor. Dzięki prowadzeniu po zboczach morenowych wzgórz udało się zachować promienie łuków rzędu 700–1250 m. Mniejsze były tylko dla pierwszego po wyjeździe ze stacji Wrzeszcz (450 m) i przed Starą Piłą (300–500 m), gdzie konieczne było zbliżenie do linii z Pruszcza Gdańskiego i równoległe wprowadzenie obu torów na stację w Starej Pile. Pociąg jadący z Wrzeszcza (0,000 km, 15 m n.p.m.) na wysokości obecnego przystanku SKM Zaspą wjeżdżał na nasyp łukiem o promieniu 450 m, przejeżdżając wiaduktem nad dzisiejszą al. Grunwaldzką, następnie nad ul. Wita Stwosza/al. Wojska Polskiego nad torami tramwajowymi i potem nad ul. Polanki. Kolejnym łukiem o promieniu 1000 m przejeżdżał wiaduktem nad leśną drogą (dziś zakończenie ul. Kiepur), pod wiaduktem prowadzącym z ul. Ludowej (Blockeweg) (ten i poprzedni wiadukt, na niektórych planach oznaczony Ziganken rampe, łączyły leżące po obu stronach toru grunty należące do Maxa Hartmanna, właściciela cegielni i wytwórni materiałów budowlanych zamieszkałego przy ul. Dębinki, Eichenallee, w pobliżu Cygańskiej Góry, Zigankenberg^{63, 64}), by na wysokości dzisiejszej ul. Trawki (Mariahilfstraße) wjechać na łuk o promieniu 700 m i potem na wiadukt nad ul. Słowackiego. Pokonując na nasypie kolejno przepust Strzyży, wiadukt nad drogą z Brętowa do Srebrzyska (Silberhammer),

60 *Die Neubahnlinie Langfuhr – Altemühle, Danziger Zeitung*, nr 193, 26 kwietnia 1914 r.

61 *Danzig – Altemühle. Die erste Fahrt auf der neuen Eisenbahnstrecke, Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 101, 1 maja 1914 r.

62 *Plan Eisenbahndirektion Danzig. Nebenbahn Altemühle Dz. Langfuhr. Höhen und Lageplan 1911*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081,2/4270–4286.

63 *Wege, Überwege, Unter- und Überführungen der Nebenbahnstrecke Langfuhr – Altemühle, Bd. 1, 1910–1913*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/700.

64 *Plan Eisenbahndirektion Danzig. Nebenbahn Altemühle Dz. Langfuhr. Höhen und Lageplan 1911*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081,2/4270–4286.

dwa ceglane wiadukty przy ul. Ogrodowej i łuk o promieniu 800 m, pociąg dojeżdżał do przystanku w Brętowie (5,302 km, 68 m n.p.m.), by stąd łukiem o promieniu 1250 m i wiaduktem nad ul. Rakoczego wjechać na wiadukt nad ul. Dolne Migowo. Pokonując łuki o promieniach kolejno 800 m, 1000 m i 1200 m oraz przejeżdżając pod wiaduktem, potem wiaduktem nad ul. Wołkowyską i pod wiaduktem drogi łączącej Nowiec z Migowem oraz znów na wiadukcie, pociąg dojeżdżał do stacji w Kiełpinku (8,872 km, 108 m n.p.m.). Z tej stacji o dwóch jednokrawędziowych peronach i torach głównych długości 300 m wyjeżdżał w dalszą trasę pod wiaduktem w ciągu dzisiejszej ul. Szczęśliwej, a potem pod wiaduktem łączącym dzisiejsze ulice Dojazdową i Osiedlową. Następnie łukiem o promieniu 1000 m i pod wiaduktem w ciągu dzisiejszej ul. Nowatorów pociąg docierał do największej i najwyższej położonej na linii stacji w Kokoszkach (11,848 km, 133,61 m n.p.m.). Za nią na łuku o promieniu 1000 m osiągał najwyższy punkt na trasie – 137 m n.p.m. Jadąc na nasypie wiaduktem nad ul. Maszynową, wjeżdżał w wykop i pod wiaduktami w ciągu ul. Bysewskiej i ul. Kartuskiej docierał do stacji w Leźnie (14,857 km, 129 m n.p.m.). Stąd trasa wiodła prosto pod wiaduktem w ciągu drogi do ul. Gostyńskiej, następnie wiaduktem nad polną drogą i przepustem nad starym korytem Raduni aż do rzeki Raduni, którą pociąg pokonywał kratownicowym mostem. Potem wysokim łukowym nasypem (o promieniu 500 m), przy zjeździe z którego pokonywał jeszcze jeden wiadukt nad polną drogą i łukiem o promieniu 450 m zbliżał się do linii z Pruszcza Gdańskiego. Po przejechaniu krótkiego łuku o promieniu 500 m i pod wiaduktem w ciągu drogi łączącej Niestępowo i Lniska na łuku o promieniu 300 m pociąg dojeżdżał do stacji w Starej Pile (19,515 km, 124,76 m n.p.m.)⁶⁵.

Niedługo po uruchomieniu linii, nazywanej później nawet Kaszubskim Ekspressem (Kaschubenexpress), zaplanowano specjalne pociągi na niedziele i przypadające wówczas na 21 maja święto Wniebowstąpienia Pańskiego oraz na drugi dzień Zielonych Świątek przypadający wówczas na 1 czerwca. Odjazdy dwóch dodatkowych pociągów z Gdańska w kierunku Kartuz ustalono na próbę na godz. 8:55 i 13:25, a jednego z Kartuz do Gdańska na godz. 19:50. Dodatkowo skład specjalny wyjeżdżający z Gdańska o 13:25 krzyżował się w Leźnie o 14:10 z pociągiem całorocznym zmierzającym z Kartuz do Gdańska (przyjazd do stacji docelowej o 14:50)⁶⁶. W tym samym czasie podjęto decyzję, że w celu utrzymania ruchu pociągów między Wrzeszczem a Starą Piłą pociągi linii Gdańsk – Wrzeszcz – Stara Piła wykorzystywane w ruchu podmiejskim na odcinku z Gdańska do Wrzeszcza nie będą kursowały w niedziele⁶⁷.

Rozpoczęcie I wojny światowej w lipcu 1914 r. musiało mieć wpływ na kolej podobnie jak na wszelkie inne dziedziny życia. Nadal trwały prace przy przebudowie na czterotorowy szlak Gdańsk – Sopot, rozbudowa dworca we Wrzeszczu, stacji

65 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 18–19.

66 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 117, 20 maja 1914 r.

67 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 118, 22 maja 1914 r.

rozrządowych Zaspą i Gdańsk Południowy oraz budowa warsztatów kolejowych na Przeróbce. Jednakże potrzeby wojenne państwa powodowały wydłużenie czasu realizacji inwestycji oraz ograniczenie ruchu pasażerskiego.

W 1915 r. w letnim rozkładzie jazdy dla linii Gdańsk – Wrzeszcz – Stara Piła – Kartuzy liczbę pociągów zmniejszono do trzech par. Zlikwidowano drugi poranny kurs i przedostatni popołudniowy. Spośród pozostałych pierwszy popołudniowy pociąg kończył bieg w Starej Pile i aby dostać się do Kartuz, należało się przesiadać na jadący w relacji Pruszcz Gd. – Kartuzy, a ostatni jadący do Gdańska rozpoczął bieg w Starej Pile i trzeba było się nań przesiadać z pociągu relacji Kartuzy – Pruszcz Gd.⁶⁸ Na okres letni uruchomiono jednak dodatkowe kursy. Od 20 czerwca do 12 września 1915 r. na trasie Gdańsk – Wrzeszcz – Stara Piła – Kartuzy miała kursować dodatkowa para wakacyjnych pociągów z wagonami 2–4 klasy. Z Gdańska pociąg wyjeżdżał o godz. 8:30, o godz. 9:33 zatrzymywał się w Żukowie, a do Kartuz dojeżdżał o godz. 9:55. Natomiast z Kartuz wyjeżdżał o godz. 20:56 pociąg dojeżdżający do Gdańska o godz. 22:48⁶⁹. Podobnie było w kolejnych latach. W 1916 r. dodatkowe pociągi (w takich samych godzinach) kursowały w okresie od 11 czerwca do 15 września⁷⁰. Wspomiane wcześniej krzyżowanie pociągów w Leźnie występowało także poza okresem wakacyjnym i także na innych stacjach Kaszubskiego Ekspresu. Z rozkładu jazdy ważnego od 1 października 1916 r. wynika, że dotyczyło ono dwóch par pociągów. W Kokoszkach krzyżowały się składy 1081 wyjeżdżający z Gdańska o 5:48 i 1080 wyjeżdżający ze Starej Piły 6:17, natomiast w Kiełpinku 1085 z Gdańska (wyjazd 13:50) i 1082 ze Starej Piły (wyjazd 14:01)⁷¹.

Jeszcze w maju tego samego roku chęć zapoznania się z linią kolejową z Wrzeszcza do Starej Piły, jej budowlami inżynieryjnymi oraz zastosowanymi rozwiązaniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu wyraziły władze Wydziału Budownictwa (Bauingenieur-Abteilung) dzisiejszej Politechniki Gdańskiej, wówczas Wyższej Szkoły Technicznej w Gdańsku (Kgl. Technische Hochschule). W piśmie skierowanym do dyrekcji kolei 30 maja 1916 r. zapytywano o możliwość udania się na szlak 12-osobowej grupy w środę 7 czerwca. Do prośby dołączono dowód ubezpieczenia studentów w towarzystwie reasekuracyjnym Allgemeinen Deutschen Versicherungs-Verein a.G. Stuttgart. Zaznaczono przy tym, iż ubezpieczenie ma zastosowanie także w przypadku obiektów kolejowych⁷².

Od 1916 r. pociągi linii Wrzeszcz – Stara Piła miały już odjeżdżać nie z Gdańska, tylko z osobnego, przeznaczanego specjalnie dla Kaszubskiego Ekspresu, peronu

68 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 100, 30 kwietnia 1915 r.

69 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 139, 17 czerwca 1915 r.

70 *Danziger Zeitung*, nr 200, 29 kwietnia 1916 r.

71 Tabela 18c rozkładu jazdy ważnego od 1 października 1916 r. ze zbiorów Romana Witkowskiego.

72 *Verschiedenes, Bd. 1, 1895–1916*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/29.

rozbudowywanej wrzeszczańskiej stacji⁷³. Jednakże do tego czasu udało się tylko przygotować teren pod nowy budynek dworca i zbudować jeden z planowanych peronów (dzisiejszy skm)⁷⁴. Co prawda jeszcze w 1917 r., mimo toczącej się wojny, postępy budowy oceniano pozytywnie⁷⁵, ale nie zdołano jej zakończyć przed 1918 r. Po wojnie, w maju 1919 r., nadzór budowlany nakazał ogrodzenie budowy⁷⁶. Pociągi do Starej Piły nadal kursowały ze stacji Gdańsk Główny. Interesujące były na tej trasie połączenia przez Kartuzy do Kościerzyny. Mieszkańcy Gdańska w dni wolne od pracy bardzo chętnie wypoczywali na Kaszubach, co powodowało, że takie kursy pociągów były szczególnie popularne w niedziele i dni świąteczne.

Po zakończeniu I wojny światowej w 1918 r. Gdańsk znalazł się w sytuacji szczególnej. W podpisanym 28 czerwca 1919 r. traktacie wersalskim zdecydowano o utworzeniu Wolnego Miasta Gdańska. Nadal istniał niemiecki zarząd kolei w Gdańsku, co powodowało problemy między młodym państwem polskim a przyszłym wolnym miastem. Już w 1919 r. wstrzymywano transporty kolejowe z portu z ładunkiem przeznaczonym dla Rzeczypospolitej. Sytuacja dodatkowo się skomplikowała po wejściu w życie traktatu – 10 stycznia 1920 r. Gdańsk został odłączony od Niemiec i do czasu oficjalnego proklamowania wolnego miasta przejęty przez wojska ententy⁷⁷. W tym samym dniu zakończyła działalność niemiecka dyrekcja kolei, a sieć gdańskich dróg żelaznych, które znalazły się na terytorium wolnego miasta, przeszła pod zarząd tymczasowy⁷⁸. Liczbę pociągów kursujących na linii Wrzeszcz – Stara Piła ograniczono do dwóch par na dobę⁷⁹.

Linie kolejowe zostały przecięte granicą polsko-gdańską, w tym trasa Kaszubskiego Ekspresu. Za stacją w Kiełpinku, ok. 1 km w kierunku zachodnim, biegła między słupami granicznymi oznaczonymi numerami A157 i A158. Pierwszą stacją po polskiej stronie były Kokoszki, gdzie dokonywano kontroli granicznej. Ze strony gdańskiej odbywała się ona na stacji w Kiełpinku. Odprawy dokonywano także na stacji w Starej Pile, dotyczyła jednakże podróżujących na trasie Pruszcz Gdański – Kartuzy⁸⁰. Obywatele gdańscy i polscy dla przekroczenia granicy potrzebowali tylko dowodu osobistego z fotografią, natomiast urzędnikom wystarczała legitymacja

73 *Danziger Allgemeine Zeitung*, nr 100, 30 kwietnia 1914 r.

74 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 179, 2 sierpnia 1916 r.; A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 14.

75 *Ostdeutsche Bau-Zeitung*, nr 2, 6 stycznia 1917 r., s. 8.

76 *Erweiterungen des Bahnhofes in Langfuhr Bd. VII 1917–1921*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/690.

77 J. Wójcicki, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1976, s. 101–102.

78 F. Marszałek, *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, Rocznik Gdański*, tom XVII/XVIII 1958–1959, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1960, s. 63.

79 R. Witkowski, *Szlakiem 21 mostów, Sygnały*, 1990, nr 18.

80 *Informator Zjednoczenia Kolejowców Polskich, Zarząd Główny Zjednoczenia Kolejowców Polskich*, Warszawa 1936, s. 223–224.

służbowa⁸¹. Problem jednakże stanowiło pobieranie opłat za przewozy. Podróżujący koleją z Gdańska do Polski płacili w walucie gdańskiej, a w kierunku odwrotnym w walucie polskiej⁸².

Komunikację z Rzeczpospolitą utrudniała dodatkowo niepełna obsada kolei przejętych na Pomorzu, gdzie po opuszczeniu stanowisk przez pracowników niemieckich 1 kwietnia 1920 r. doraźnie ściągano urzędników z Małopolski⁸³. Kłopoty transportowe dotyczyły w znacznym stopniu mieszkańców nowych powiatów: wejherowskiego, puckiego i kartuskiego⁸⁴. Już rok wcześniej „Gazeta Gdańska” informowała o ogłoszeniu dyrekcji kolejowej o możliwości całkowitego wstrzymania ruchu kolejowego wokół Gdańska, doradzając powstrzymanie się od wszelkich podróży⁸⁵. Jak trudny był to czas świadczyć może, iż wraz z armią Hallera do przejmowania przez Polskę Pomorza wysłano pociąg pancerny „Hallerczyk”, który po przybyciu z Kościerzyny do Kartuz 8 lutego 1920 r. pozostał tam do 20 lutego. W tym czasie dwukrotnie wyjeżdżał na patrol w kierunku granicy z Niemcami oraz w stronę Gdańska⁸⁶ (najprawdopodobniej tylko do Żukowa, choć niewykluczone, że dojechał do Starej Piły lub Kokoszek). Na to nakładały się antypolskie nastroje w Gdańsku, w którym mimo obecności wojsk ententy (od stycznia 1920 r.) 22 sierpnia 1920 r. robotnicy portowi ogłosili strajk i odmówili przeładunku ze statków na wagony broni przeznaczonej dla Polski walczącej z bolszewicką Rosją. Rozładunku dokonali alianccy żołnierze po przypłynięciu francuskich i brytyjskich okrętów 27 sierpnia⁸⁷.

Sytuacji nie poprawiło proklamowanie Wolnego Miasta Gdańska 15 listopada 1920 r. Kolej na jego terytorium przeszła pod zarząd Dyrekcji Kolei Wolnego Miasta, utworzonej decyzją gdańskiego Senatu⁸⁸. Choć art. 104 traktatu wersalskiego gwarantował Polsce nadzór i zarząd nad siecią kolejową wolnego miasta (z wyjątkiem tych odcinków, które służyć miały głównie potrzebom miasta i portu)⁸⁹, to wkrótce gazety zaczęły donosić, iż gdański Senat zamierza utrzymać pod własnym zarządem

81 M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku wraz z terytorjum wolnego miasta*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze w Warszawie, Warszawa 1928, s. 60.

82 Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z 19 maja 1920 r. 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* nr 39/1920, poz. 238.

83 *Do publiczności i urzędników kolejowych*, *Gazeta Gdańska*, 1920, nr 80, 7 kwietnia 1920 r.

84 *Apro wizacja Gdańska*, *Gazeta Gdańska*, nr 75, 30 marca 1920 r.

85 *Zupełne powstrzymanie ruchu kolejowego koło Gdańska zbliża się*, *Gazeta Gdańska*, nr 95, 27 kwietnia 1919 r.

86 J. Jurczyk, K. Margasiński, *Dziennik pociągu pancernego „Hallerczyk”*, Towarzystwo Przyjaciół Czechowic-Dziedzic, Czechowice-Dziedzice – Częstochowa 2010, s. 25.

87 J. Wójcicki, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1976, s. 102–106.

88 F. Marszałek, *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska*, *Rocznik Gdański*, tom XVII/XVIII 1958–1959, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1960, s. 63.

89 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 50.

wszystkie koleje podmiejskie⁹⁰. W rozwiązaniu konfliktu włączył się gen. Haking, wysoki komisarz Ligi Narodów w Gdańsku. Po jego propozycjach obu stronom udało się dojść do porozumienia i ustalono termin przejścia przez Polskę gdańskich dróg żelaznych na 1 listopada 1921 r.⁹¹ Łączyło się to jednak z koniecznością zwrócenia przez Polskę miastu Gdańsk kosztów, jakie poniosło na utrzymanie kolei od momentu wejścia w życie konwencji paryskiej (15 listopada 1920 r.) do chwili przejścia ich przez Rzeczpospolitą. Kwota do uregulowania wyniosła 50 mln marek niemieckich. Termin przejścia przesunięto w październiku o miesiąc na 1 grudnia 1921 r.⁹²

Konsekwencją problemów z transportem przez terytorium gdańskie było podjęcie jeszcze w 1920 r. decyzji o budowie portu morskiego w Gdyni⁹³ oraz linii kolejowej omijającej terytorium Wolnego Miasta Gdańska⁹⁴. Dla uzyskania bezpośredniego połączenia przyszłego portu z Rzeczpospolitą wybrano stację w Kokoszkach, która od września 1920 r. stała się rozdzielnym punktem taryfowym, od i do którego naliczano opłaty według taryf gdańskich lub polskich⁹⁵. Budowę kolei zlecono kierowanemu przez inż. Jana Śmidowicza (zasłużonego później przy budowie Gdyni) poznańskiemu Towarzystwu Robót Inżynierskich (TRI)⁹⁶, początkowo prowadzącemu też prace przy budowie gdyńskiego portu i rozbudowie stacji⁹⁷.

Budowę pierwszej polskiej linii kolejowej na Pomorzu rozpoczęto w styczniu 1921 r.^{98, 99}, ale podstawą prawną rozpoczęcia prac była ustawa z 18 lutego 1921 r., w której premier Wincenty Witos upoważnił ministra kolei żelaznych Zygmunta Jasińskiego do opracowania projektu normalnotorowej drugorzędnej państwowej linii kolejowej, kosztorysu jej budowy, oznaczenia stacji oraz wyznaczenia terminu jej otwarcia¹⁰⁰.

Kolej z Kokoszek do Gdyni budowana była szybko, w trudnych warunkach terenowych i bez użycia maszyn budowlanych. Dążono jednocześnie do zminimalizowania

90 *Zamach na polskie prawa kolejowe*, *Słowo Pomorskie*, nr 25, 2 lutego 1921 r.

91 *Objęcie kolei gdańskich*, *Słowo Pomorskie*, nr 225, 2 października 1921 r.

92 *Polska obejmie koleje gdańskie 1 grudnia*, *Słowo Pomorskie*, nr 246, 27 października 1921 r.

93 J. Stanielewicz, *Ożywienie gospodarki polskiej*, [w:] *Historia Gdańska tom IV/1: 1815–1920*, pod redakcją Edmunda Cieślaka, Wydawnictwo Lex, Sopot, 1998, s. 394–395.

94 G. Fey, *Gdynia Wielki Kack*, *Świat Kolei*, 2001, nr 1, s. 23.

95 Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z 6 września 1920 r. o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonymi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar Wolnego Miasta Gdańska, *Dziennik Ustaw* nr 87/1920, poz. 576.

96 G. Fey, *Gdynia Wielki Kack*, *Świat Kolei*, 2001, nr 1, s. 23.

97 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 56.

98 *Słowo Pomorskie*, nr 8, 12 stycznia 1921 r.

99 Autorzy niektórych opracowań podają jako czas rozpoczęcia budowy listopad 1920 r. lub wiosnę 1921 r.

100 Ustawa z dnia 18 lutego 1921 r. o budowie linii kolejowej Kokoszki – Gdynia, *Dziennik Ustaw* nr 21/1921, poz. 112.

kosztownych prac ziemnych, przez co na odcinku Osowa (Espenkrug) – Gdynia, gdzie występują znaczne różnice wysokości terenu, pochylenie toru dochodziło nawet do 15 prom., a minimalny promień łuku wynosił 300 m. Dodatkowym mankamentem było połączenie z Polską przez stację w Kartuzach, gdzie konieczna była czasochłonna zmiana czoła pociągu¹⁰¹. Koszt budowy wyniósł 125 mln marek polskich, a pracowało przy niej 1800 robotników¹⁰², którzy w czasie trwania prac przemieścili 420 000 m sześć. ziemi, a do budowy wszystkich przepustów zużyli 1840 kg betonu¹⁰³. Rozbudowano także stację w Gdyni o nowe tory i rozjazdy oraz powiększono ekspedycję towarową i postawiono budynek dla urzędników celnych i policji¹⁰⁴. Na początku sierpnia 1921 r. prasa informowała o prawdopodobnym uroczystym otwarciu linii w pierwszej połowie tego miesiąca. Kolej miała w początkowym okresie obsługiwać tylko przewozy towarowe, a ruch pasażerski dopiero po zamontowaniu telegrafów i telefonów¹⁰⁵. Jednak szlak z Kokoszek do Gdyni oddano do ruchu, początkowo tymczasowego, dopiero 10 listopada, a oficjalnie do użytku publicznego dziesięć dni później, 20 listopada¹⁰⁶. Na uroczyste otwarcie jednej z pierwszych linii kolejowych wybudowanych w II RP przybyli premier Antoni Ponikowski i minister kolei żelaznych dr Bolesław Sikorski. Dworzec w Gdyni przybrano w zieleń i flagi narodowe. Gości powitał wojewoda Jan Brejski, a orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn państwowy. O godz. 11, po wizytacji premiera na budowie portu, pod ustawionym przy torze baldachimem odprawiono mszę świętą, po której przemówił miejscowy proboszcz. Potem głos zabrał minister Sikorski, który zaakcentował szczególne znaczenie wybudowanej linii kolejowej. Po części oficjalnej nastąpił objazd linii, w trakcie którego zatrzymywano się dwukrotnie. Z Kokoszek przedstawiciele rządu udali się przez Kartuzy i Gdańsk w drogę powrotną do Warszawy¹⁰⁷.

Trasę nowej linii poprowadzono ze stacji w Kokoszkach równoległe do toru linii Wrzeszcz – Stara Piła. Za wiaduktem w ciągu dzisiejszej ul. Nowatorów linia skręcała w kierunku północnym przepustem nad torem wąskotorowej kolejki cegielnianej i potem przez Firogę, Klukowo do Owczarni (Schäfererei). Dalej trasą dzisiejszej ul. Wodnika aż do wsi Wysoka (Wittstock) będącej dziś częścią dzielnicy Osowa, dzisiejszą ul. Komandorską, a następnie mniej więcej na wysokości skrzyżowania ulic Kielnieńskiej i Gowidlińskiej skręcała w kierunku północnym do Źródła Marii.

101 G. Fey, *Gdynia Wielki Kack, Świat Kolei*, 2001, nr 1, s. 23.

102 *Poświęcenie linii Kokoszek – Gdynia, Słowo Pomorskie*, nr 267, 22 listopada 1921 r.

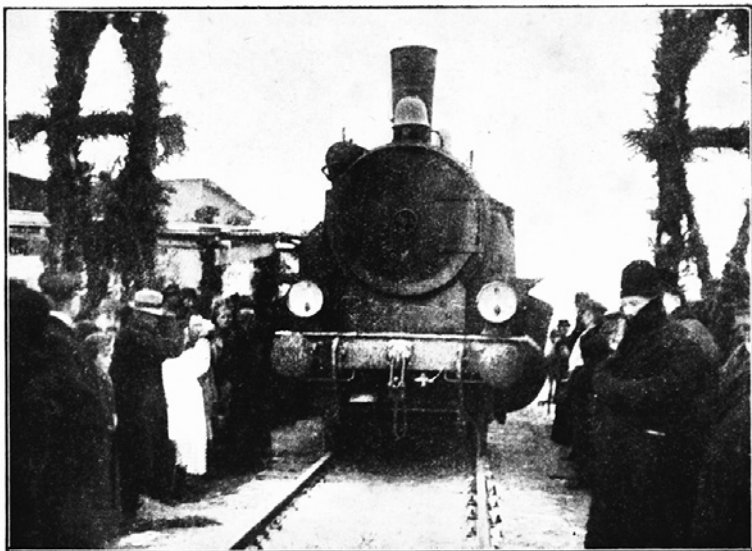
103 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 56.

104 *Słowo Pomorskie*, nr 257, 10 listopada 1921 r.

105 *Słowo Pomorskie*, nr 174, 3 sierpnia 1921 r.

106 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 56.

107 *Poświęcenie linii Kokoszek – Gdynia, Słowo Pomorskie*, nr 267, 22 listopada 1921 r.



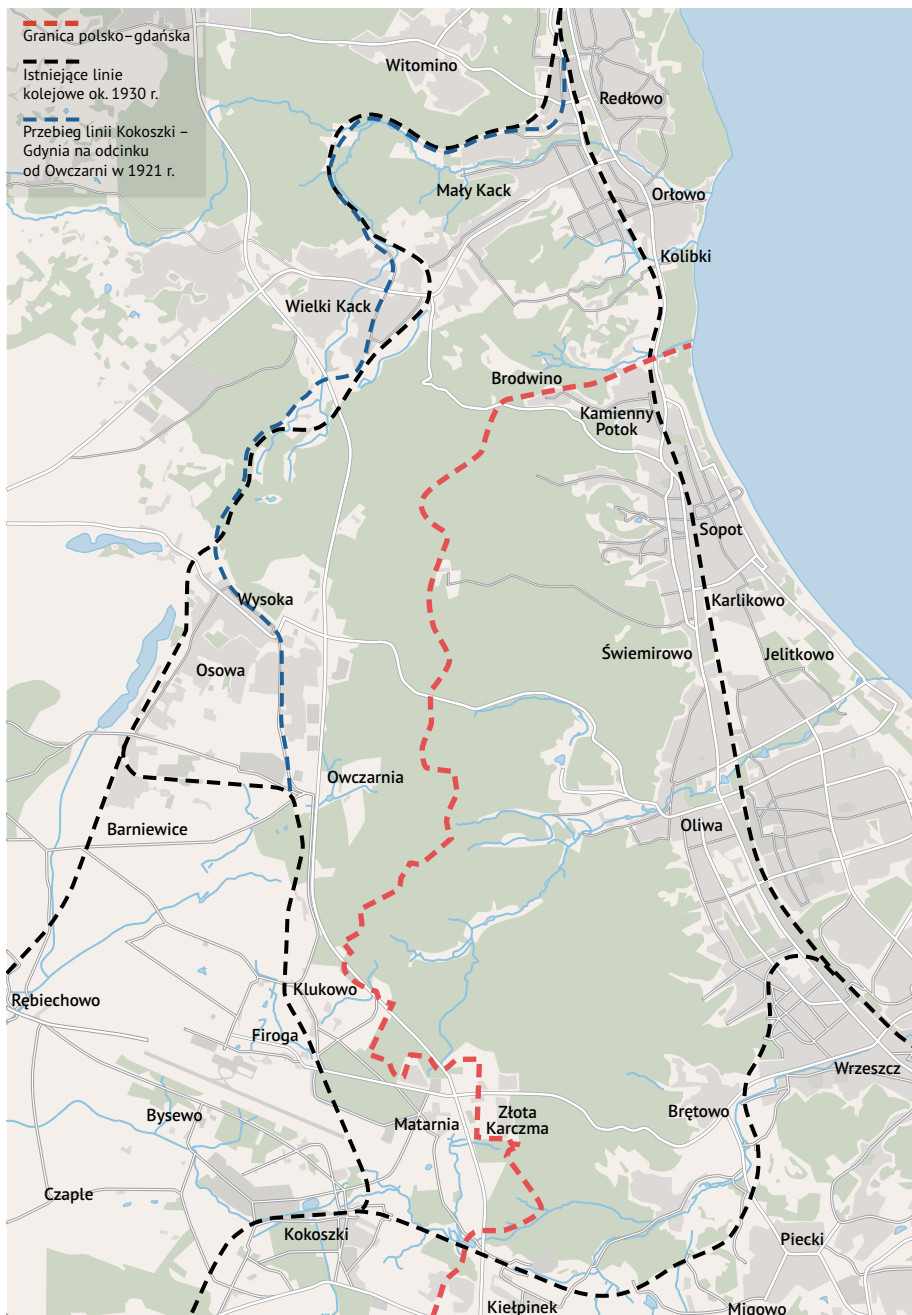
Poświęcenie parowozu ciągnącego pierwszy pociąg po nowo zbudowanej linii.



Nabożeństwo za pomyślność nowej linii kolejowej, łączącej bezpośrednio Polskę z morzem.

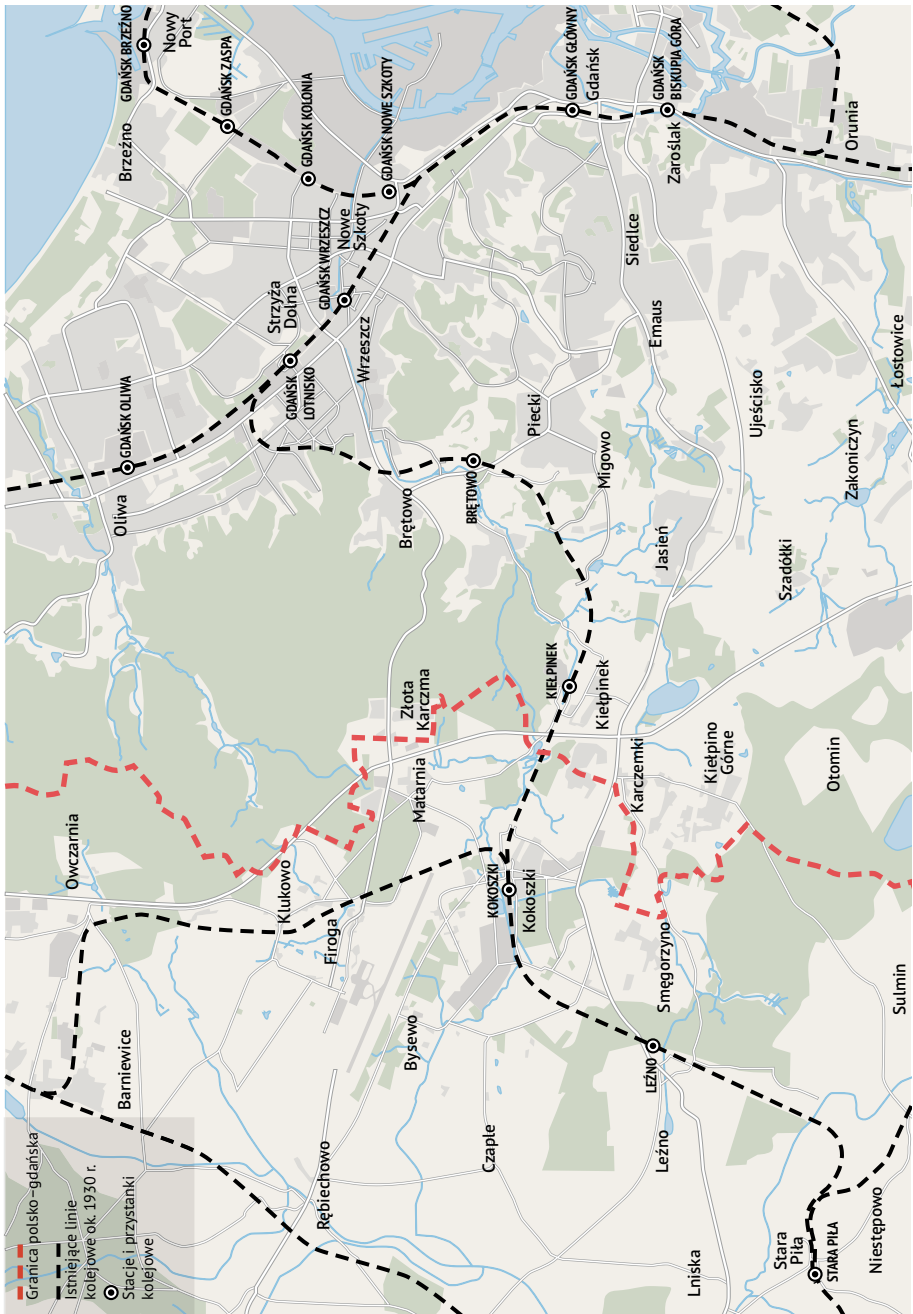
Otwarcie linii kolejowej Kokoski – Gdynia było ważnym wydarzeniem

FOT. MARJAN FUKS. REPR. Z „TYGODNIKA ILLUSTROWANEGO”, NR 49 Z 3 GRUDNIA 1921 R., ZE ZBIORÓW AUTORA



Przebieg omijającej Gdańsk kolei Kokoszki - Gdynia z 1921 r. oraz magistrali z 1930 r. i na czerwono granica WMG na współczesnym planie

OPRACOWANIE WŁASNE AUTORA



Kolej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła i fragment szlaku Kokoszek – Gdynia po 1930 r. oraz na czerwono granica WMG na współczesnym planie

OPRACOWANIE WŁASNE AUTORA

Stąd ciągiem dzisiejszych ulic Ornej, Starodworcowej i Nałkowskiej do Krykulca (Krückwald), skąd przepustem nad rzeką Kaczą (Katzfließ) i dzisiejszą ul. Olkuską linia docierała do Redłowa gdzie włączała się w szlak Gdańsk – Gdynia i prowadziła do gdyńskiej stacji.

Na linii powstały dwie stacje: w Wysokiej z nazwą Osowa i w Wielkim Kacku (Groß Katz) z nazwą Kack Wielki. Budynek pierwszej z nich wybudowano na wysokości skrzyżowania dzisiejszych ulic Komandorskiej i Nowej, drugiej zaś przy dzisiejszych ulicach Siewnej i Starodworcowej. Wielkokacki niewielki parterowy budynek stacyjny zbudowany został z pruskiego muru. Skromne były także wyposażenie techniczne i układ torowy stacji. Składało się nań ok. 1,5 km toru głównego połączonego pięcioma rozjazdami, tor mijankowy długości 0,5 km oraz tor ładunkowy z rampą¹⁰⁸.

Budowa linii kolejowej z Kokoszek do Gdyni oraz przecięcie trasy z Wrzeszcza do Starej Piły granicą państwową odcisnęły swoje piętno na funkcjonowaniu kolei. Szlak Kaszubskiego Ekspresu traktowano jakby składał się z kilku odcinków, co widać np. w zmianie rozkładu jazdy obowiązującej od 26 listopada 1921 r. Ze względu na konieczność dokonywania rewizji celnej po przekroczeniu granicy Polski i Wolnego Miasta Gdańska wprowadzono zmiany rozkładu tylko dla odcinka Kokoszki – Stara Piła. Pociąg nr 3651 odjeżdżał z Kokoszek o 6:43 i dojeżdżał do stacji końcowej o 7:00, a pociąg nr 3653 wyruszał o 17:09 i przyjeżdżał o 17:27. W przeciwnym kierunku pociągi o numerach 3652 i 3654 wyjeżdżały ze Starej Piły odpowiednio o 7:17 i 17:32, a docierały do Kokoszek o 7:35 i 17:50¹⁰⁹. Jeszcze wyraźniej podział linii widać w „Spisie stacyj i ładowni kolejowych” z 1926 r., w którym wymienia się w obrębie Dyrekcji Gdańskiej linie państwowe nr 309 Gdynia – Kokoszki, nr 310 Kokoszki – Granica Państwa i nr 311 Kokoszki – Stara Piła oraz pod zarządem tej samej dyrekcji, ale już na obszarze Wolnego Miasta Gdańska linię kolejową nr 807 Danzig Langfuhr – Klein Kelpin – Granica Państwa¹¹⁰. Kolejnym dowodem takiego traktowania Kaszubskiego Ekspresu były mapy WMG z lat 20. XX w., na których szlak kolejowy biegł tylko przez terytorium wolnego miasta i kończył się niemal tuż za stacją w Kiełpinku na granicy między Rzeczpospolitą Polską i Wolnym Miastem Gdańsk¹¹¹.

W 1922 r. z Gdyni do Kokoszek kursowała tylko jedna para pociągów: nr 4254 i nr 4251, zaś na trasie Wrzeszcz – Stara Piła wciąż tylko dwie (nr 3651/3511, 3653, 3652 i 3654/3514) oraz jedna na odcinku Kokoszki – Stara Piła (nr 3657/3559 i 3656/3552). W skład mieszanych, pasażersko-towarowych pociągów wchodziły wagony osobowe

108 G. Fey, *Gdynia Wielki Kack, Świat Kolei*, 2001, nr 1, s. 23.

109 *Słowo Pomorskie*, nr 254, 6 listopada 1921 r.

110 *Spis stacyj przystanków i ładowni kolejowych ważny od 1 maja 1926 r.*, Polskie Koleje Państwowe 1926, s. 155, 201.

111 *Reichsamt für Landesaufnahme w r. 1928/29, Polski Przegląd Kartograficzny*, 1929, nr 26–28, tom IV, s. 57.

klas 2–4¹¹². Liczba kursów na trasie z Kokoszek do Gdyni stale rosła, podczas gdy na odcinku z Wrzeszcza do Starej Piły jeździły tylko dwie pary pociągów. Dopiero w 1928 r., gdy z Gdyni w okresie letnim kursowało nawet siedem par pociągów pasażerskich i mieszanych, na trasie Kaszubskiego Ekspresu oprócz dwóch mieszanych pojawił się także pociąg wyłącznie osobowy¹¹³.

Na trasie z Wrzeszcza pociągi prowadzone były przez parowozy pruskich serii T14 i T14.1. W 1926 r. PKP nadały własne oznaczenia – odpowiednio TKT1 i TKT2 – a każda lokomotywa oprócz tego otrzymała kolejny numer. Zgrupowanym w Gdańsku maszynom serii T14 nadano numery 1, 2, 3, 4, 5 i 10 oraz – w przypadku parowozów przyznanych kolejom WMG – od 1Dz do 4Dz. Natomiast sześć stacjonujących w Gdańsku lokomotyw TKT2 otrzymało numery od 1 do 6. Do prowadzenia pociągów na linii Wrzeszcz – Stara Piła przeznaczone były maszyny stacjonujące głównie w parowozowni Danzig Olivaer Tor: sześć sztuk TKT1 i wszystkie TKT2 (przydział ten okresowo ulegał zmianom, czasem była to parowozownia Danzig Saspe)^{114, 115}.

Linia kolejowa Kokoszek – Gdynia jako rozwiązanie o charakterze raczej tymczasowym nie nadawała się do obsługi coraz większego zapotrzebowania na przewozy do portu. Problemem nie był zresztą tylko ten odcinek, ale przede wszystkim całość zagadnień związanych z transportem węgla ze Śląska do gdyńskiego portu. Stąd podjęcie decyzji o jednej z największych inwestycji w międzywojennej Polsce – budowie magistrali węglowej. Prace przy jej budowie rozpoczęto już w 1925 r., a jednym z najważniejszych odcinków był szlak z Bydgoszczy (dokładnie z Nowej Wsi Wielkiej) przez Maksymilianowo, Wierzchucin, Bąk i Kościerzynę do Gdyni, w skład którego weszła nowa dwutorowa trasa z Osowej przez Wielki Kack do portu. Ze względu na konieczność utrzymania ciągłości ruchu, w miejscu krzyżowania się nowej linii z trasą kolei z Kokoszek z 1921 r. wybudowano tymczasowy wiadukt nad wykopem magistrali węglowej za stacją w Osowej (Wysokiej). Dalej, między Wielkim Kackiem a Gdynią tory obu linii krzyżowały się w jednym poziomie. Wybudowano nowe stacje w Osowej i Wielkim Kacku. Przełączenie ruchu na tory magistrali nastąpiło w nocy z 8 na 9 listopada 1930 r. Po przejechaniu ostatniego pociągu nr 4227 zamknięto zwrotnicę w szóstym kilometrze toru między Kokoszkami a Osową. Ruch z Kokoszek został w ten sposób skierowany w Owczarni do nowej osowskiej stacji. W miejscu skrzyżowania obu szlaków między Wielkim Kackiem a Gdynią rozłączono tor z 1921 r. i połączono tory magistrali. Personel dotychczasowych stacji Osowa i Wielki Kack otrzymał polecenie ich opuszczenia, a wszystkie znajdujące się na nich wagony należało przeprowadzić na nowe stacje¹¹⁶. 15 listopada zamknięto stację w Wielkim

112 *Urządowy rozkład jazdy. Okres letni 1922*, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, 1922.

113 *Urządowy rozkład jazdy. Okres letni 1928 r.*, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1928.

114 R. Witkowski, *Parowozy serii TKT1*, *Świat Kolei*, 2004, nr 12, s. 16–17.

115 R. Witkowski, *Parowozy serii TKT2*, *Świat Kolei*, 2005, nr 3, s. 16.

116 A. Massel, *Magistrala węglowa – odcinek północny Bydgoszcz – Gdynia*, *Świat Kolei*, 2002, nr 2, s. 13–14.

Kacku (w tym samym czasie najprawdopodobniej także pierwszą osowską stacją). Odcinek torów od Owczarni do Gdyni oraz budynki pierwszej wielkokackiej stacji z 1921 r. zostały wkrótce rozebrane¹¹⁷. Budynek pierwszej osowskiej stacji wykorzystywano zaś dla potrzeb pobudowanego w pobliżu tartaku¹¹⁸, a w okresie późniejszym służył jako budynek mieszkalny aż do lat 60. XX w.¹¹⁹

W 1930 r. nastąpiły zmiany w taborze. Stacjonujące w Gdańsku parowozy TKT2 zostały przekazane do obsługi linii Chabówka – Zakopane, a siedem lokomotyw serii TKt1 przekazano do Krakowa do 1933 r. W wolnym mieście pozostały maszyny TKt1 od 1Dz do 4Dz, które nadal obsługiwały trudny odcinek z Wrzeszcza do Starej Piły^{120, 121}. Linia była obsługiwana także przez inne maszyny, m.in. przez akumulatorowe zespoły trakcyjne typu Wittfeld (AT3)¹²², parowozy TKp1 (pruska seria T13)¹²³ oraz przeprowadzano na niej próbne jazdy lokomotyw po naprawach (serie TKp1 i OK127)¹²⁴. Do 1933 r. prowadziły one pociągi, w których skład wchodziły wagony klas 2, 3 i 4¹²⁵, a od następnego roku już tylko klasy 2 i 3¹²⁶. W okresie tym (1929–1932) krzyżowanie porannych pociągów odbywało się na stacji w Kiełpinku. Pociąg jadący w kierunku Gdańska miał na stacji kilkuminutowy postój i ruszał dalej minutę po przyjeździe pociągu zmierzającego do Starej Piły, który również miał kilkuminutowy postój w Kiełpinku. Odprawa graniczna odbywała się wówczas w pociągu.

Z dniem 1 grudnia 1932 r. wprowadzono opłaty za przejazdy wyłącznie w walucie polskiej¹²⁷. Mogły mieć tu znaczenie ciągłe spory polsko-gdańskie dotyczące także funkcjonowania kolei na obszarze wolnego miasta. Kością niezgody było m.in. istnienie w Gdańsku polskiej dyrekcji kolejowej, która zarządzała nie tylko kolejami na obszarze WMG, ale i na całym polskim Pomorzu. W wyniku decyzji wysokiego komisarza 1 października 1933 r. siedzibę dyrekcji przeniesiono do Torunia, a w Gdańsku utworzono Biuro Gdańskie PKP podległe bezpośrednio dyrektorowi

117 G. Fey, *Gdynia Wielki Kack*, *Świat Kolei*, 2001, nr 1, s. 24.

118 Z. Pawlak, *Piszemy historię Osowej*, *Unas*, nr 20, 30 października 2004 r., <http://osowa.info/numery/0420.htm>, dostęp 7 września 2010 r.

119 *Wspomnienia Eugeniusza Gołąbka, Miasto jak ogród*, nr 11, http://pke.gdansk.pl/miastojakogrod/osowa_ciekawostki.html, dostęp 7 września 2010 r.

120 R. Witkowski, *Parowozy serii TKt1*, *Świat Kolei*, 2004, nr 12, s. 16–17.

121 R. Witkowski, *Parowozy serii TKT2*, *Świat Kolei*, 2005, nr 3, s. 16.

122 *Historia jednej gdańskiej lokomotywy*, forum *Dawny Gdańsk*, <http://www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=117831#117831>, dostęp 26 stycznia 2012 r.

123 Karta próby przyrządu Pyram z 1937 r. ze zbiorów Romana Witkowskiego.

124 R. Witkowski, *Szlakiem 21 mostów*, *Sygnaly*, 1990, nr 18.

125 *Urzędowy rozkład jazdy. Ważny od 15 maja 1933 r.*, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1933.

126 *Urzędowy rozkład jazdy. Ważny od 15 maja 1934 r.*, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1934.

127 Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 25 października 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o wprowadzeniu wyłączności waluty polskiej w opłatach kolejowych na obszarze w. m. Gdańska, *Dziennik Ustaw* nr 95/1932, poz. 822.

kolei państwowych¹²⁸. Istotną zmianą było także powiększenie gdańskiej gminy miejskiej m.in. 15 sierpnia 1933 r. o obejmujące 372 ha Brętowo¹²⁹. Nie spowodowało to jednak zmiany (przynajmniej w rozkładach jazdy) nazwy brętowskiego przystanku na Gdańsk Brętowo (Danzig Brentau). Dopiero w ostatnim przedwojennym rozkładzie jazdy ważnym na okres letni 1939 r. przystanek ten został oznaczony nową nazwą¹³⁰.

Z kolei, co oczywiste, korzystała także poczta. Na trasie z Wrzeszcza wykluczony z przyjmowania przesyłek był przystanek w Brętowie, za to agencja pocztowa znajdowała się w Kiełpinku. Z trzech kursujących w kierunku Kartuz pociągów (według rozkładu jazdy na okres zimowy 1932/1933) pierwszy przewoził wszelkiego rodzaju przesyłki poczty polskiej, drugi listy zwykłe i polecone poczty gdańskiej, a trzeci był wyłączony z przewozów pocztowych na obszarze wolnego miasta. W kierunku przeciwnym wszystkie pociągi były wyłączone z przewozów pocztowych w granicach Gdańska¹³¹.

Lata 30. XX w. to także okres prób z przyrządem Pyram. Był to francuski wynalazek, który dzięki automatycznemu dostosowaniu ilości powietrza dostarczanego do kotła parowozu miał przyczynić się do poważnych oszczędności oraz bezdymnego spalania węgla. Urządzenie dawało wymierne efekty, było jednak wymagające w obsłudze i w końcu zaprzestano prób z jego użyciem. Na linii Wrzeszcz – Stara Piła lokomotywy z przyrządem Pyram prowadziły normalne pociągi w latach 1934–1937. Podczas jednego z takich przejazdów, 10 czerwca 1937 r. na parowozie TKp1–29 z parowozowni przy Bramie Oliwskiej (Danzig Odz.) prowadzącym czterowagonowy dziesięcioosiowy skład osobowo-towarowy z nr. 3653 w kierunku Starej Piły, a w przeciwną stronę czterowagonowy dwunastoosiowy z nr. 3654, dymienie oceniono jako średnie. Zużyto 480 kg węgla, który, co odnotowano w uwagach, mierzone kosztami i 3800 kg wody. Podobnie było podczas innych prób, np. 11 czerwca i 16 lipca tego samego roku, przeprowadzonych też na lokomotywach przypisanych do parowozowni przy Bramie Oliwskiej i prowadzących składy osobowo-towarowe. Parowozy TKp1–28 i TKp1–24 prowadziły do Starej Piły odpowiednio czterowagonowy dwunastoosiowy skład z nr. 3653 i czterowagonowy jedenastoosiowy z nr. 3653, a w przeciwną stronę pięciowagonowy dziesięcioosiowy z nr. 3654 i osmiowagonowy czternastoosiowy z nr. 3652. Zużyto odpowiednio 560 kg i 580 kg węgla oraz 4400 kg i 4700 kg wody. We wszystkich przypadkach odnotowano brak iskrzenia, właściwe działanie przyrządu wyłączającego oraz kłapy drzwiczkowej, a czas jazdy próbnej wyniósł godzinę i 26 minut na odcinku z Gdańska do Starej Piły przy prędkości

128 R. Kola, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996, s. 55.

129 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 191, 16 sierpnia 1933 r.

130 Tabela nr 136 urzędowego rozkładu jazdy na okres letni 1939 r. ze zbiorów Tomasz Plucińskiego.

131 *Postleitheft für das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Winterausgabe 1932/1933*, Danzig 1932, s. 4, 14.

26,7 km/h, a z powrotem godzinę i 9 minut przy prędkości 30,7 km/h. Wszystkie wspomniane próby prowadził maszynista instruktor Jan Jagła¹³².

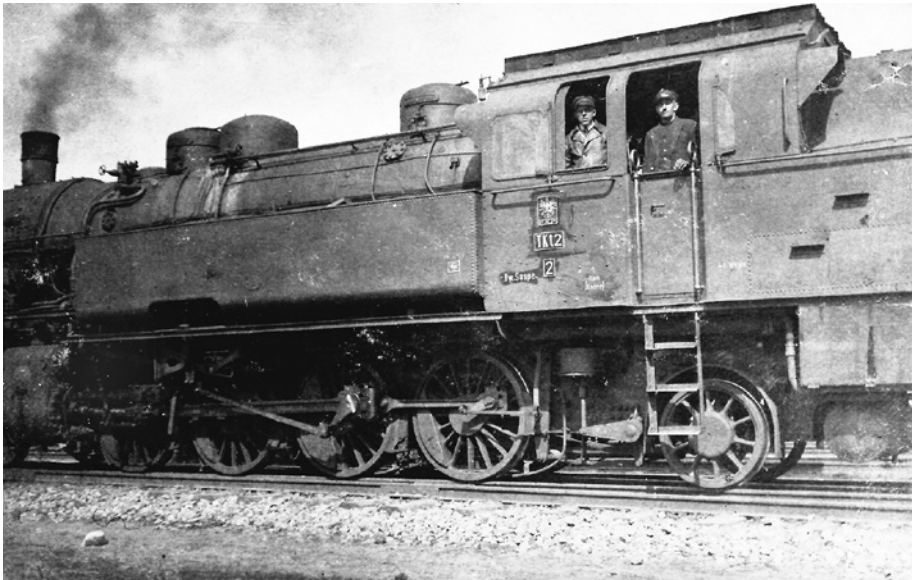
Wyjątkowy charakter linii Wrzeszcz – Stara Piła zaznaczał się w sytuacjach awaryjnych, gdy dzięki połączeniu przez Kokoszki utrzymywano ruch między Gdańskiem i Gdynią w przypadku zablokowania trasy prowadzącej przez Sopot. Tak było m.in. na początku 1935 r. „Gazeta Gdańska” w wydaniu z wtorku 8 stycznia informowała, iż 6 stycznia o godz. 22:10 między Gdynią i Orłowem oderwały się i wykoleiły wagony pociągu towarowego wiozącego węgiel ze Śląska do Gdyni. Ofiar w ludziach nie było, ale rozbite wagony zablokowały szlak do poniedziałku do godz. 11:25. W tym czasie pociągi jadące z Gdyni przez Gdańsk lub w kierunku przeciwnym kursowały przez Kokoszki co powodowało znaczne opóźnienia w stosunku do rozkładowego czasu jazdy. „Gazeta Gdańska” informowała, że pociąg nr 601 z Warszawy do Gdyni zamiast o 7:26 przybył o 9:39, berliński nr 111 miał dwugodzinne spóźnienie, a nr 22 z Gdyni do Torunia wyjechał z Gdańska o 9:05 zamiast o 7:08^{133, 134}.

Ważne więc dla poprawnego funkcjonowania trudnego odcinka trasy Kaszubskiego Ekspresu było m.in. dbanie o oczyszczanie rowów odwadniających oraz przepustów. Po wylaniu strumienia Strzyży 21 czerwca 1934 r. konieczność wykonania stosownych prac zgłaszał do Oddziału Drogowego PKP radca powiatu Gdańskie Wyżyny (Landrat des Kreises Danziger Höhe). W piśmie z 19 lipca pisał, iż po dokonaniu oględzin stwierdzono zamulenie rowów na terenie kolejowym w okolicach wiaduktu nad szosą prowadzącą z Brętowa do Piecek (Pietzkendorf). Podobna sytuacja wystąpiła także rok później w sierpniu. Naczelnik Oddziału Drogowego w Gdańsku zgłaszał konieczność oczyszczenia rowów w okolicach Migowa i Brętowa oraz usunięcia wydobytego z nich mułu, tak by przy kolejnych ulewach nie zostały one znów zamulone. W tym celu sprawdził oferty gdańskich firm mogących wykonać to zadanie i do zatwierdzenia przekazał najtańszą, opiewającą na kwotę 468 guldenów, propozycję firmy W. Binohia Brentau. Dyrekcja kolei w Toruniu najwidoczniej oferty jednak nie zatwierdziła, gdyż już w październiku 1935 r. nadeszło pismo od radcy powiatu Gdańskie Wyżyny, w którym zapytywał on o termin oczyszczenia, zamulonych od sierpnia, rowów i przepustów na linii Gdańsk – Kartuzy w obrębie Migowa. W grudniu tego samego roku naczelnik Oddziału Drogowego w Gdańsku wysłał do dyrekcji kolejowej w Toruniu kolejne zamówienia do zatwierdzenia.

132 Informacje od Romana Witkowskiego oraz na podstawie kart próby przyrzędu Pyram z 1937 r. z jego zbiorów.

133 *Katastrofa pociągu towarowego pod Kolibkami – Orłowem*, *Gazeta Gdańska*, nr 7, 8 stycznia 1935 r.; *Katastrofa pociągu towarowego*, *Słowo Pomorskie*, nr 7, 9 stycznia 1935 r.

134 W „Gazecie Gdańskiej” z wtorku 8 stycznia 1935 r. napisano, że wypadek nastąpił „wczoraj”, ale jednocześnie informowano, że zablokowany do poniedziałku szlak jest już przejezdny. Należy więc uznać, że ze względu na to, iż gazeta była przygotowywana do druku dzień wcześniej (w poniedziałek), do wypadku doszło w niedzielę 6 stycznia. Hasło „wczoraj” odnosi się do niedzieli, bo tekst powstał w poniedziałek już po przywróceniu normalnego ruchu. Ukazał się we wtorek, ale jego początek nie został odpowiednio poprawiony w redakcji.



TKt2-2 – jeden z parowozów kursujących na linii Wrzeszcz – Stara Piła stacjonujący w latach 1926–1930 w parowozowni Zaspą (bw Saspe). W budce maszynisty (od lewej) pomocnik Józef Kątny i maszynista Jan Zieliński. W czasie wojny lokomotywa ta znalazła się w okolicach Lwowa, gdzie w 1941 r. została przejęta przez Niemców i uzyskała oznaczenie 93 1264. W 1944 r. pozostała na tym terenie i już nigdy nie wróciła do Polski.

REPR. ZE ZBIORÓW ROMANA WITKOWSKIEGO

8 Danzig — Danzig-Langfuhr — Kokoszki (Kokoschken) — Stara Piła (Altemühle) — Kartuzy (Karthus)

Die Danziger Postverbindungen unterstehen dem PA Danzig 5		3551		4229		3631		3513		3651		3517		4243		3653		4247	
0	Danzig Hbf. 1, 3, 4, 5, 6 ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	Dzg.-Langfuhr 4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	Brentau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	Kl. Kelpin	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	Kokoszki (Kokoschken)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	Lezno (Leesen)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	Stara Piła (Altemühle)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	Żukowo (Zuckau)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	Dzierżążno (Seeresen)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	Kartuzy (Karthus)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Fragment rozkładu jazdy linii Gdańsk – Kokoszki – Stara Piła – Kartuzy na okres zimowy 1932/1933 z oznaczeniami pociągów przewożących pocztę

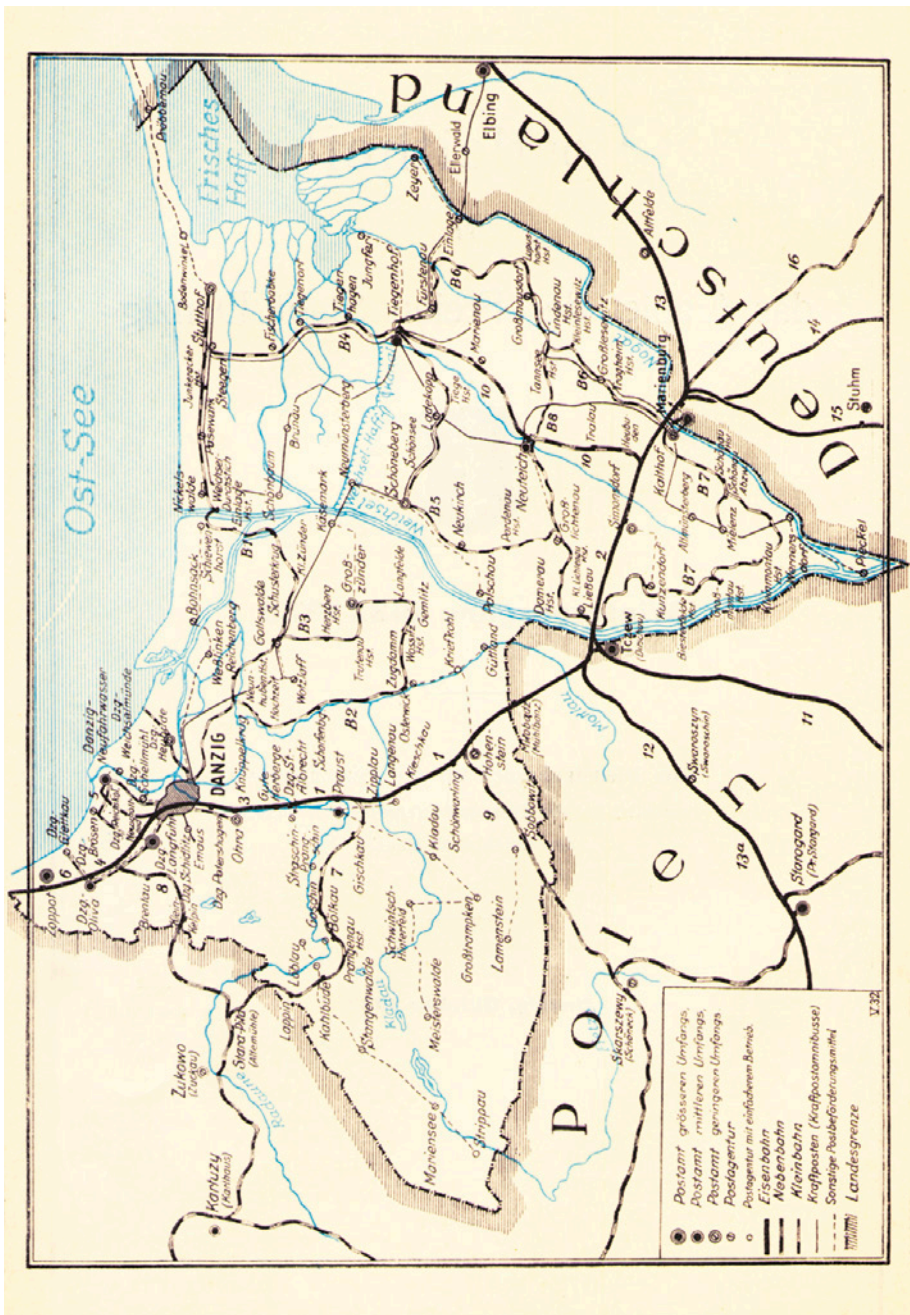
REPR. Z „POSTLEITHEFT FÜR DAS GEBIET DER FREIEN STADT DANZIG. 1932/1933”, ZE ZBIORÓW AUTORA

Karta próby przyrz. „Pyram”			miejsce i data wykonania próby			seria parowozu	N ^o		
D. O. K. P.		Warszaty, lub parowozem	data						
N ^o	monter F-my		Formi	Gdańsk Oda	16. 7. 37	TKp1	29		
Dane ogólne		Wyniki pomiarów			Działanie przyrz. „Pyram.”				
Próba wykonana na odcinku		Nazwisko, stanowisko st. kierującego próbą			Uwagi ogólne				
od st. <i>Gdańsk</i> do st. <i>Głowa Piła</i>		<i>Fagla m. inż.</i>			<i>Fawory Pro zaplanowana.</i>				
dlugość odcinka km.	<i>24 24</i>	Sortyment węgla	<i>1/11 i 7/10</i>						
rodzaj pociągu	<i>Miesz. wch. br.</i>	kopalnia; lub zagłębie	<i>Blaszczy</i>						
N ^o pociągu	<i>3653 3653</i>	spalono węgla kg:	<i>480</i>						
obciążenie brt	<i>1848 2258</i>	zużyto wody kg:	<i>3800</i>						
liczba wagonów	<i>4 4</i>	odparowano z 1 kg. węgla kg wody	<i>7,4</i>						
liczba osi	<i>10 10</i>	średnie ciśnienie kotłowe	<i>11 atm.</i>						
Odjazd ze st. początk. godz.	<i>1840 2030</i>	leszu wybrano z dymnicy po ukończeniu próby łopaty	<i>4,5</i>						
Przyjazd do st. końcow. godz.	<i>2014 2139</i>	czy brakowało pary	<i>nie</i>						
czas próbnej jazdy godz.	<i>136 109</i>	czy brakowało wody	<i>nie</i>						
szybkość techniczna	<i>26,7 30,2</i>	Uwagi o wykonaniu pomiarów			intensywność dymienia				
stan pogody	<i>ładny cieple</i>	<i>Węgiel mieszm. konami</i>			średni czas dymienia po zarzuceniu palnika sek.				
czy były nieprzewidziane postoje / tak, lub nie/	<i>nie</i>				iskrzenia		<i>nie iskry</i>		
Powody nieprzewidzianych postojów Uwagi		Przedstawiciel F-my „Pyram”			data	podpis	Przedstawiciel P. K. P.	data	podpis
								<i>16. 7. 37</i>	<i>Fagla</i>

Karta próby przyrz. „Pyram”			miejsce i data wykonania próby			seria parowozu	N ^o		
D. O. K. P.		Warszaty, lub parowozem	data						
N ^o	monter F-my		Formi	Gdańsk Oda	16. 7. 37	TKp1	24		
Dane ogólne		Wyniki pomiarów			Działanie przyrz. „Pyram.”				
Próba wykonana na odcinku		Nazwisko, stanowisko st. kierującego próbą			Uwagi ogólne				
od st. <i>Gdańsk</i> do st. <i>Głowa Piła</i>		<i>Fagla m. inż.</i>			<i>Fawory Pro zaplanowana.</i>				
dlugość odcinka km.	<i>24 24</i>	Sortyment węgla	<i>1/11</i>						
rodzaj pociągu	<i>Miesz. wch. br.</i>	kopalnia; lub zagłębie	<i>Blaszczy</i>						
N ^o pociągu	<i>3653 3652</i>	spalono węgla kg:	<i>580</i>						
obciążenie brt	<i>1834 2328</i>	zużyto wody kg:	<i>4400</i>						
liczba wagonów	<i>4 8</i>	odparowano z 1 kg. węgla kg wody	<i>8,1</i>						
liczba osi	<i>11 14</i>	średnie ciśnienie kotłowe	<i>11 atm.</i>						
Odjazd ze st. początk. godz.	<i>1848 2030</i>	leszu wybrano z dymnicy po ukończeniu próby łopaty	<i>3,5</i>						
Przyjazd do st. końcow. godz.	<i>2014 2139</i>	czy brakowało pary	<i>nie</i>						
czas próbnej jazdy godz.	<i>136 109</i>	czy brakowało wody	<i>nie</i>						
szybkość techniczna	<i>26,7 30,2</i>	Uwagi o wykonaniu pomiarów			intensywność dymienia				
stan pogody	<i>ładny</i>	<i>Węgiel mieszm. konami.</i>			średni czas dymienia po zarzuceniu palnika sek.				
czy były nieprzewidziane postoje / tak, lub nie/	<i>nie</i>				iskrzenia		<i>nie iskry</i>		
Powody nieprzewidzianych postojów Uwagi		Przedstawiciel F-my „Pyram”			data	podpis	Przedstawiciel P. K. P.	data	podpis

Karty prób przyrządu Pyram wykonanych 10 czerwca 1937 r. na parowozie TKp1-29 oraz 16 lipca 1937 r. na parowozie TKp1-24

REPR. ZE ZBIORÓW ROMANA WITKOWSKIEGO



Pocztowy plan sieci kolejowej Wolnego Miasta Gdańska z 1932 r.

REPR. Z „POSTLEITHEFT FÜR DAS GEBIET DER FREIEN STADT DANZIG. 1932/1933”, ZE ZBIORÓW AUTORA

W związku z żądaniem oczyszczenia rowów w kilometrze od 4,85 do 6,2 na linii Wrzeszcz – Stara Piła konieczna była jeszcze zwózka 140 m sześć. ziemi, którą zlecono dwóm przedsiębiorstwom. Pierwsze zamówienie opiewało na kwotę 60 guldenów, a drugie na 150 guldenów. Prace zlecono dwóm firmom, gdyż nagromadzona ziemia znajdowała się na gruntach należących do dwóch różnych właścicieli i konieczne były zgody obu. Tych zamówień, o numerach 201 i 202, jednak nie zatwierdzono i kwestia zwiezienia ziemi w obrębie Migowa i Brętowa powróciła w kwietniu 1936 r. Gdański naczelnik sygnalizował w piśmie do toruńskiej dyrekcji kolejowej, że chodzi o tereny wymagające uprawy i dalsze odkładanie sprawy może spowodować konieczność wypłaty odszkodowań. Problemy w tej okolicy powtarzały się także w kolejnych latach. Prezydent gdańskiej policji (Polizeipräsident in Danzig) w sierpniu 1938 r. zawiadomił, że rowy odwadniające wzdłuż linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły są zamulone, a już we wrześniu nadeszła odpowiedź z PKP, że „w międzyczasie nastąpiło oczyszczenie rowów przy torze Gd. Langfuhr – Kartuzy”. Osobną kwestią było odwodnienie na terenie przygranicznym. W czerwcu 1939 r. do biura Odcinka Drogowego Żukowo Zachodnie wpłynęło pismo, w którym sygnalizowano nieoczyszczenie rowów na granicy Kokoszki – Kiełpiniek, przez co łąki na obszarze Kokoszek i Matarni nie miały odpływu. Stosowne prace wykonano 23 czerwca, a w odpowiedzi zaznaczono, iż zamulenie rowu kolejowego zostało spowodowane przez zaniedbania w oczyszczaniu rowów na terenach prywatnych znajdujących się na terytorium Wolnego Miasta Gdańska¹³⁵.

Być może brak stosownych prac po stronie gdańskiej wynikał z trwających już przygotowań do wojny. Od wiosny 1939 r. polski wywiad z Oddziału II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego sygnalizował, że wzdłuż granicy od Sopotu do Brętowa umacniano teren, kopano rowy strzeleckie, a drogi i przejścia prowadzące do granicy polsko-gdańskiej zabezpieczano zawałami i zaporami. W kierunku południowo-zachodnim od Kiełpinka zainstalowano przeszkody z drutu kolczastego, a w sierpniu wzgórze od Brętowa do granicy obsadzone zostały oddziałami wojskowymi¹³⁶. Przygotowania do działań wojennych odbywały się także po stronie polskiej, gdzie pod pozorem ćwiczeń Obrony Narodowej w dniach 8–21 sierpnia w tzw. korytarzu polskim (Polnischer Korridor) budowano stanowiska obronne w kierunku Wolnego Miasta Gdańska i Niemiec. Na 24 sierpnia wyznaczono przeprowadzenie w miarę możliwości skrytej mobilizacji, a w kolejnych dniach rozpoczęto kopanie okopów. Od 27 sierpnia z terenem działań na szlaku kolei Somonino – Kartuzy – Stara Piła zapoznawała się przydzielona wieczorem poprzedniego dnia do kartuskiego IV Batalionu Obrony Narodowej obsługa improwizowanego pociągu

135 *Owadnianie rowów 1929–1930*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/505.

136 M. Cieplewicz, M. Zgórniak, *Przygotowania niemieckie do agresji na Polskę w 1939 r. w świetle sprawozdań II Sztabu Głównego WP (dokumenty)*, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław 1969, s. 121, 172.

pancernego¹³⁷ pod dowództwem por. Zygmunta Budzyńskiego, którego zastępcą został por. rez. Ernest Rupp. Załoga jednostki liczyła dwóch oficerów, 19 kanonierów i czterech kolejarzy ochotników. Obsługa dział, zwiadowcy i telefoniści zostali wydzieleni z 3 baterii morskiego dywizjonu artylerii lekkiej. Na zmontowany w warsztatach portowych Marynarki Wojennej w Gdyni pociąg pancerny składały się oprócz opancerzonego parowozu obłożone workami z piaskiem dwie lory i dwa kryte wagony. Uzbrojenie stanowiło 18 karabinów maszynowych i ustawione na lorach dwa działa 75 mm z zapasem amunicji liczącym 180 pocisków, które zostały zdjęte z jednostek flotylii rzecznej w Pińsku. Pierwszego dnia wojny pociąg podzielono na dwie części. Działon pod dowództwem por. rez. Rupp operował na szlaku kolejowym między Kartuzami i Somoninem, a działon por. Budzyńskiego na odcinku z Kartuz do Starej Piły¹³⁸.

Polskie rozpoznanie z IV BON ustaliło 31 sierpnia 1939 r., że w rejonie Kiełpinka pozycje wyjściowe zajął dowodzony przez mjr. Kastena III batalion 2 pułku Landespolizei. Następnego dnia, tj. 1 września, o godz. 4:48 padły pierwsze strzały na stacji kolejowej w Kokoszkach, a niemiecka artyleria ostrzelała stację Żukowo Wschodnie¹³⁹. Wycofujący się z Kokoszek w kierunku Leżna polscy celnicy wysadzili wiadukt łączący dzisiejsze ulice Osiedlową i Dojazdową blokując tym samym wjazd pociągów z Gdańska¹⁴⁰. Rozpoczęła się II wojna światowa. Ruch kolejowy został wstrzymany, a polscy kolejarze podporządkowali się władzom wojskowym¹⁴¹. Ich gdańscy koledzy nie mieli takiej możliwości, gdyż na kolejach w WMG pracowało wielu Niemców¹⁴².

W czasie działań wojennych na linii z Wrzeszcza do Starej Piły wysadzony został wiadukt po zachodniej stronie stacji w Starej Pile, co uniemożliwiło wjazd na stację polskiego improwizowanego pociągu pancernego w godzinach popołudniowych 2 września¹⁴³. Tego dnia działon por. Budzyńskiego prowadził pojedynek z gdańską artylerią ostrzeliwującą Żukowo oraz zaatakował 2 pułk gdańskiej Landespolizei w rejonie stacji Stara Piła¹⁴⁴. Zniszczeniu uległ także, znajdujący się po zachodniej

137 Poprawniejszym byłoby „pociąg artyleryjski”, przyjęło się jednak „improwizowany pociąg pancerny”.

138 N. Maczulis, *Kartuzy 1939. Wspomnienia*, Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera w Kartuzach, Kartuzy 2009, s. 21, 34, 64, 66, 181–182; A. J. Ostrówka, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011, s. 319; T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Książka i Wiedza, Warszawa 1987, s. 172–173.

139 Tamże, s. 22, 34, 66.

140 K. Sobolewski, *Kokoszki*, <http://www.historiakokoszek.pl/p/kokoszki.html>, dostęp 1 maja 2013 r.

141 Tamże, s. 22, 34, 66.

142 A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża w 1939 r.*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1964, s. 84.

143 N. Maczulis, *Kartuzy 1939. Wspomnienia*, Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera w Kartuzach, Kartuzy 2009, s. 22.

144 A. J. Ostrówka, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011, s. 319; T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Książka i Wiedza, Warszawa 1987, s. 172–173.

stronie istniejącego do dziś na tej stacji domu mieszkalnego, budynek dworca wraz z nastawnią Sp. Został on wysadzony przez Polaków, prawdopodobnie jeszcze przed przejściem stacji przez Niemców¹⁴⁵. Rankiem 3 września Landespolizei zdobyła Żukowo, które wkrótce przy wsparciu ogniem pociągu pancernego zostało odbite atakiem dwóch plutonów IV BON. Wieczorem po wznowieniu natarcia Niemcy ponownie zajęli Żukowo¹⁴⁶. Tego samego dnia z gdyńskich warsztatów PKP wyjechał drugi improwizowany pociąg pancerny Łądowej Obrony Wybrzeża. Złożona z dwóch krytych wagonów o ścianach wzmocnionych skrzyniami z piaskiem oraz osłoniętego arkuszami blachy parowozu jednostka otrzymała obsadę plutonu piechoty i plutonu ciężkich karabinów maszynowych z 2 Morskiego Pułku Strzelców pod dowództwem por. A. Matuszaka. Nocą z 3 na 4 września pociąg uczestniczył w wypadzie 3 batalionów LOW na Osowę i Wysoką. Wskutek opóźnienia natarcia obsługa pociągu przeprowadziła swoją akcję samotnie, ściągając na siebie ogień przeciwnika niedługo po wyjechaniu ze stacji Wielki Kack. Uszkodzony pociąg nie był już dalej używany. 4 września walczył jeszcze pociąg por. Budzyńskiego. Po starciu z dywizjonem rozpoznawczym niemieckiej 207 dywizji piechoty i pojedynku z wrogą artylerią pociąg wycofał się w kierunku północnym. Z powodu braku szans na dotarcie do Gdyni, załoga zdemontowała działa i zniszczyła przyrządy celownicze. Resztki amunicji wywieziono do Gdyni samochodem¹⁴⁷.

Wraz z włączeniem we wrześniu 1939 r. wolnego miasta do Niemiec utworzono Okręg Rzeszy Gdańsk – Prusy Zachodnie (Reichsgau Danzig-Westpreußen) ze stolicą w Gdańsku¹⁴⁸, a koleje na jego obszarze zostały objęte zarządkiem komisarycznym Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu (Reichsbahndirektion Königsberg, RBD Königsberg)¹⁴⁹. Ruch pociągów zaczęto przywracać od 15 września, najpierw na odcinkach Tczew – Gdańsk, Pszczółki – Sobowidz (Sobbowitz) i Pruszcz Gd. – Łapino (Lappin)¹⁵⁰, a 18 września na odcinku Gdańsk – Sopot¹⁵¹. Z Wrzeszcza do Kartuz pociąg pierwszy raz od początku wojny pojechał 28 września. Od tego dnia na szlaku Kaszubskiego Ekspresu kursowała tylko jedna para pociągów: z Gdańska o godz. 13:35, a w przeciwną stronę ze Starej Piły o godz. 6:15¹⁵². Miesiąc później, 28 października, wprowadzono pociąg weekendowy, który z Kartuz do Gdańska

145 Plany stacji w Starej Pile z 1938 r. i z 1941 r., akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081,2/752 i 1081,2/1374.

146 T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Książka i Wiedza, Warszawa 1987, s. 173.

147 A. J. Ostrówka, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011, s. 319–320; T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Książka i Wiedza, Warszawa 1987, s. 173–175.

148 M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945. Kronika wojennej burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2011, s. 10, 12.

149 *Danziger Neueste Nachrichten*: nr 205, 2–3 września 1939 r.; nr 206, 4 września 1939 r.

150 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 216, 15 września 1939 r.

151 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 218, 18 września 1939 r.

152 *Die augenblicklichen Zugverbindungen, Thorner Freiheit*, nr 10, 30 września 1939 r.

przyjeżdżał w każdą sobotę o godz. 15:55, a w poniedziałek o 5:58 wyruszał w drogę powrotną¹⁵³. W kolejnym miesiącu, 1 listopada 1939 r., utworzono Dyрекcję Kolei Rzeszy w Gdańsku (RBD Danzig). Jej powstanie zatwierdzono 8 grudnia decyzją Ministerstwa Transportu Rzeszy (Reichsverkehrsministerium, RVM)¹⁵⁴.

Objęcie władzy przez nazistów (już w 1933 r.) stało się pretekstem do opracowania nowych koncepcji rozbudowy miasta. Architektura i urbanistyka poprzez pompatyczne budowle i założenia miały być środkiem ideologicznej ekspresji nowej władzy i III Rzeszy. Po wybuchu II wojny światowej nadano Gdańskowi przydomek Hanzeatyckiego Miasta Gdańsk (Hansestadt Danzig) oraz przystąpiono do opracowywania projektów zrywających z międzywojennym Planem Wielkiego Gdańska, którego autorem był Hugo Althof. Koncepcje z początku lat 40. XX w. tworzone były pod kierunkiem miejskiego radcy budowlanego (Der Stadtbaurat) Michaela Fleischera i zakładały m.in. poważne zmiany w układzie linii kolejowych. Obejmowały one przede wszystkim powstanie dwóch dużych pętli, tzw. ringów: jednego wokół śródmieścia dawnej pruskiej twierdzy z zachowaniem kolei podmiejskich w dotychczasowym miejscu między dzisiejszymi ulicami Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Okopowa a ul. 3 Maja, i drugiego z zachowaniem kolei podmiejskich na odcinku Gdańsk – Sopot dalej poprowadzonych z Sopotu Kamiennego Potoku wzgórzami morenowymi przez Osowę, Bysewo i Kokoszki, a następnie w Migowie rozwidlonych w kierunku Nowych Szkotów i Oruni. Projekt drugiego ringu zakładał likwidację odcinka linii Wrzeszcz – Stara Piła między Kiełpinkiem i Wrzeszczem oraz linii Kokoszki – Osowa. Związane to było z koncepcją budowy szeregu osiedli od Osowej aż po Matarnię i Kokoszki przy zupełnym braku takich planów w obrębie Migowa, Piecek i Brętowa. Dokładny przebieg projektowanego ringu nie jest znany, ale na podstawie zachowanych planów można próbować go odtworzyć. Gdyby ta koncepcja została zrealizowana, to pociąg podmiejski z Sopotu Kamiennego Potoku skręcałby łukiem na zachód i wzdłuż dzisiejszej ul. Obodrzyców docierałby w okolice Brodwina, gdzie skręcałby w kierunku południowo-zachodnim do wsi Wysoka. Stamtąd od dzisiejszej ul. Kielnieńskiej jechałby już między nowymi osiedlami wzdłuż ulic Sopockiej i Koziorożca do Klukowa, następnie wzdłuż ul. Spadochroniarzy (przecinając zachodnią część pasa startowego dzisiejszego gdańskiego lotniska) i ul. Budowlanych docierałby od zachodu do stacji w Kokoszkach, a potem istniejącym już szlakiem do przystanku w Kiełpinku. Jadąc dalej na wschód po południowej stronie Migowa nowa linia kolejowa rozwidlałaby się w dwóch kierunkach. W pierwszym przecinałaby dzisiejsze ulice Rakoczego i Trzy Lipy by wzdłuż ulic Schuberta i Sobieskiego oraz łukiem przez al. Zwycięstwa włączyć się w linię Gdańsk – Sopot na wysokości przystanku Gdańsk Nowe Szkoty. W drugim zaś podmiejska kolejka przecinałaby

153 *Danziger Neueste Nachrichten*, nr 254, 30 października 1939 r.

154 H. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1981, s. 284.

dzisiejsze skrzyżowanie ul. Łostowickiej i al. Armii Krajowej by następnie wzdłuż ul. Małomiejskiej dotrzeć do linii Tczew – Gdańsk na południe od stacji rozrządowej Gdańsk Południowy i stąd wjechać w mniejszy ring wokół śródmieścia¹⁵⁵.

W 1940 r. przeprowadzono inwentaryzację linii kolejowej Wrzeszcz – Stara Piła. Odnotowano jako noszący ślady zużycia stan szyn oraz ich typ. Były to szyny 12-metrowe z 1913 r. pruskiego typu 6. Dla odcinka od 0 do 19 km typu F6.0 20H1913, a od 19 do 19,515 km F6.0 18H13¹⁵⁶. W tym samym roku wzrosła liczba pociągów. Na linii Wrzeszcz – Stara Piła kursowały trzy pary, a z Gdyni (wówczas Gotenhafen) do Kokoszek i dalej dwie¹⁵⁷. Rok później liczba pociągów ponownie wzrosła. Między Wrzeszczem i Starą Pیلą jeździły cztery pary pociągów, a między Gdynią i Starą Pیلą dwie. Oprócz tego dodatkowy pociąg przez Kokoszek do Gdyni i między Gdynią a Osową dwie pary¹⁵⁸. Taki stan utrzymał się w kolejnych latach. W 1943 r. nastąpiła co prawda istotna zmiana w rozkładach, dotyczyła jednakże zmiany nazwy stacji w Kokoszkach. Przemianowano ją na Burggraben¹⁵⁹ (25 czerwca 1942 r. nazwę wsi zmieniono na Gockelsdorf, a od 30 stycznia 1943 r. na Burggraben¹⁶⁰). Liczba pociągów wzrosła dopiero w 1944 r., kiedy to w rozkładzie jazdy obowiązującym od 1 lipca na linii Wrzeszcz – Stara Piła zaplanowano pięć par pociągów dziennie. Z tym że jeden pociąg z Gdańska kończył bieg w Kokoszkach, a dwa w kierunku Gdańska stamtąd rozpoczęły swoje kursy. Wzrosła także liczba pociągów jeżdżących z Gdyni przez Kokoszek. Między Starą Pیلą i Gdynią kursowały trzy pary, a między Gdynią i Osową dwie¹⁶¹. Warto zaznaczyć, że na linii w latach 1943-44 kursowały też pociągi bezpośrednie, których całkowita trasa to Gdańsk Gł. – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów i z powrotem.

Lata wojny to niestety także czas obozów jenieckich i koncentracyjnych. Wiosną 1941 r. w Kokoszkach, w dawnych składach amunicyjnych z okresu I wojny światowej, po południowej stronie stacji utworzono obóz jeniecki Stalag xx A Burggraben – oddział obozu w Malborku. W ogrodzonych barakach przebywało ok. 1000 jeńców wojennych, którzy codziennie byli wiezieni koleją do pracy w stocznicach. W 1944 r. z obozu wydzielono część baraków, w których 13 września utworzono podobóz KL Stutthof – ss Außenkommando Burggraben – dla więźniów skierowanych do pracy w stoczni Schichaua w Gdańsku (stąd druga nazwa Außenarbeitslager Schichau Werft in Danzig) przy budowie okrętów podwodnych i schronów przeciwlotniczych.

155 P. Lorens, *Osiedla socjalne Gdańska na tle tendencji rozwojowych miasta*, [w:] R. Cielątkowska, P. Lorens, *Architektura i urbanistyka osiedli socjalnych Gdańska okresu xx-lecia międzywojennego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2000, s. 33–38.

156 *Bildliche Darstellung des Oberbaues der Hauptgleise 1940*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081,2/1587.

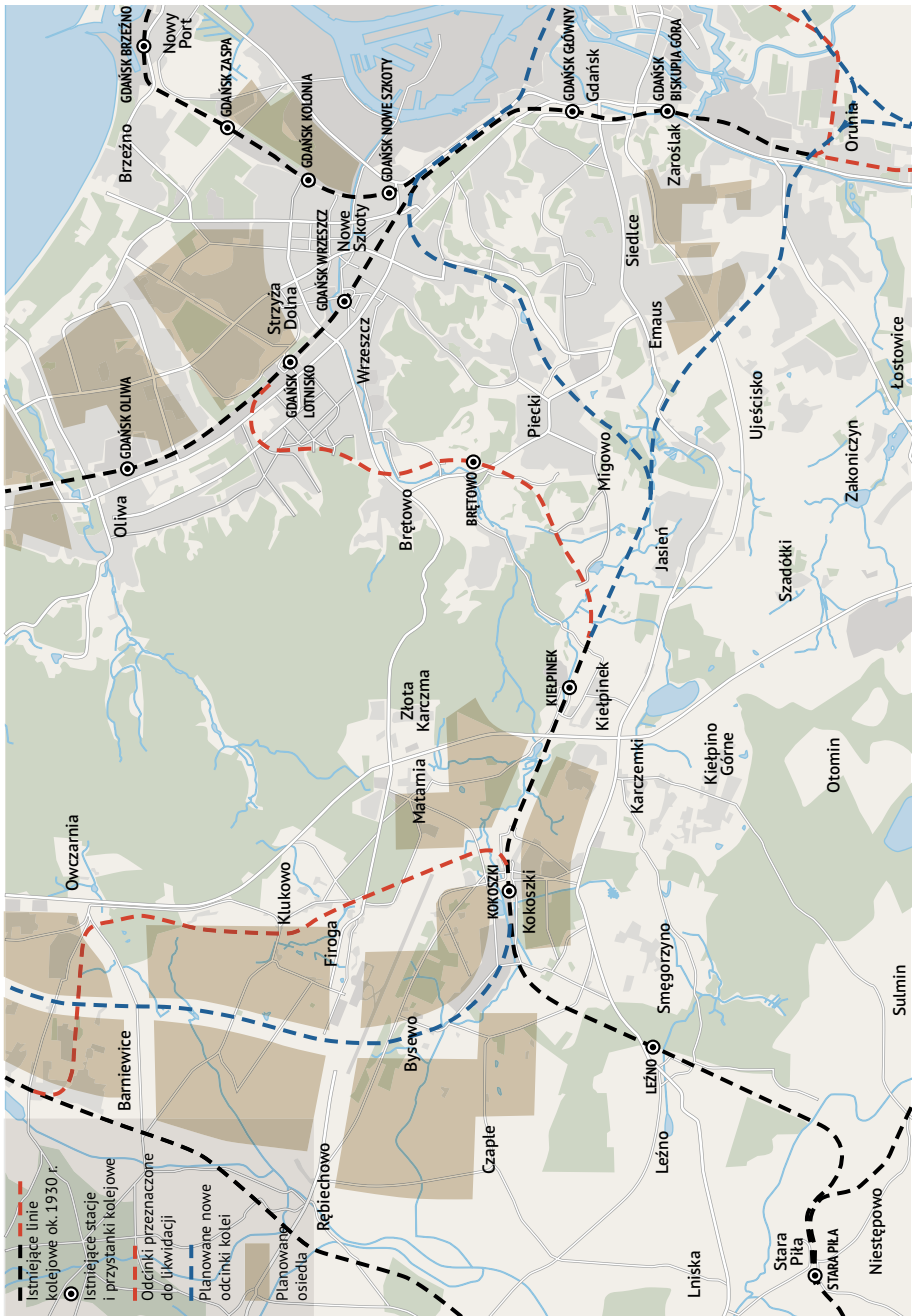
157 Tabela nr 131r niemieckiego rozkładu jazdy na okres zimowy 1940/1941 r. ze zbiorów Christopha Marschnera.

158 Tabela nr 131r niemieckiego rozkładu jazdy na okres letni 1941 r. ze zbiorów Tomasza Plucińskiego.

159 Tabela nr 131r niemieckiego rozkładu jazdy na okres letni 1943 r. ze zbiorów Christopha Marschnera.

160 *Amtsbezirk Bullenbrook, Territoriale Veränderungen in Deutschland und deutsch verwalteten Gebieten 1874–1945*, <http://www.territorial.de/dawp/karthus/bullenbr.htm>, dostęp 26 kwietnia 2012 r.

161 Tabela nr 131r niemieckiego rozkładu jazdy na okres zimowy 1944/1945 r. ze zbiorów Tomasza Plucińskiego.



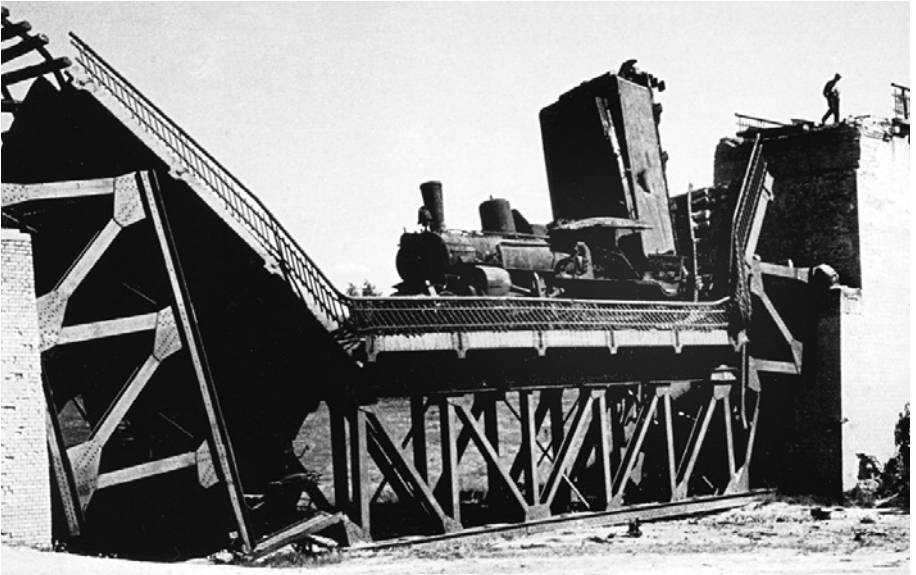
Projekt zmian w przebiegu kolei w Gdańsku oraz obszary planowanej nowej zabudowy z początku lat 40. xx w. na współczesnym planie

OPRACOWANIE WŁASNE AUTORA



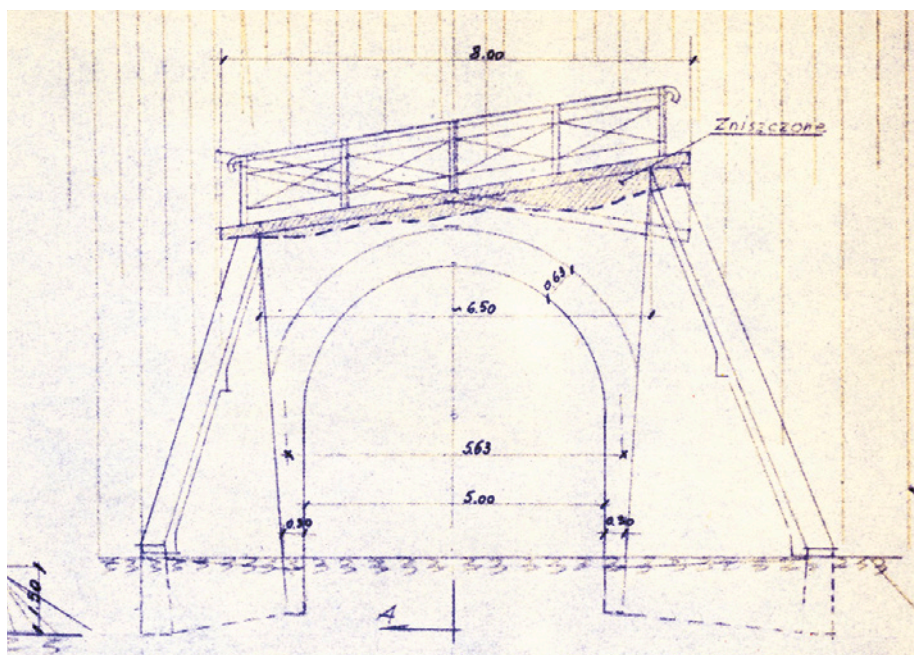
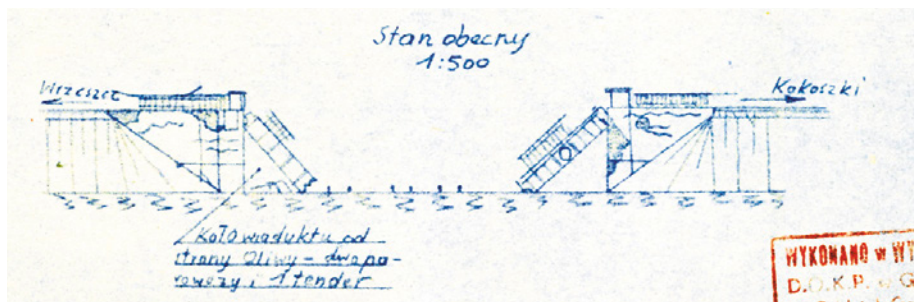
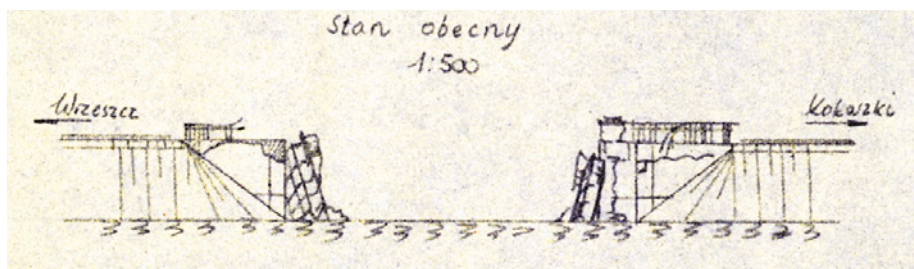
Zniszczony wiadukt nad ul. Wita Stwosza. Widok od strony Oliwy na zachodni przyczółek i parowóz Od2-3Dz na kolejach Rzeszy oznaczony numerem 36 445

FOT. PAP/STANISŁAW URBANOWICZ, SYGN. PAP_19450000_032



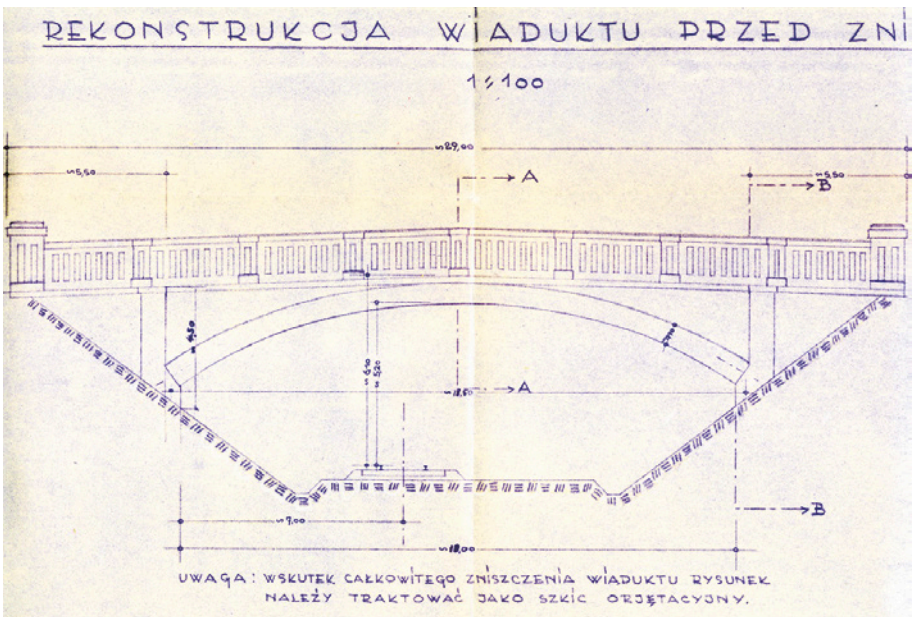
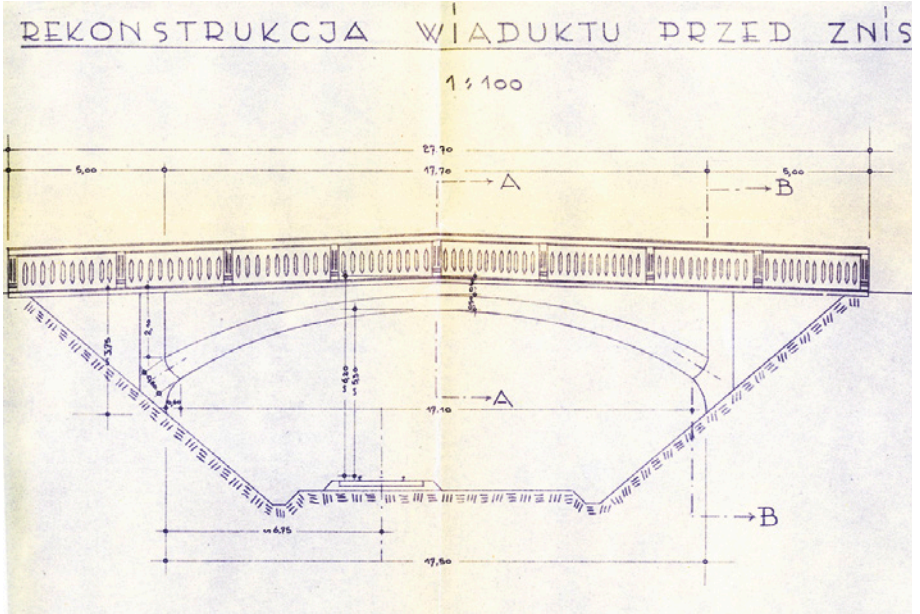
Wysadzony wiadukt nad ul. Słowackiego. Widok od strony Niedźwiednika na potudniowy przyczółek i zniszczony parowóz

FOT. MARIAN „RYŚ” DOBRZYKOWSKI, Z ZASOBU ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO W GDAŃSKU, SYGN. APG 1579/68/3



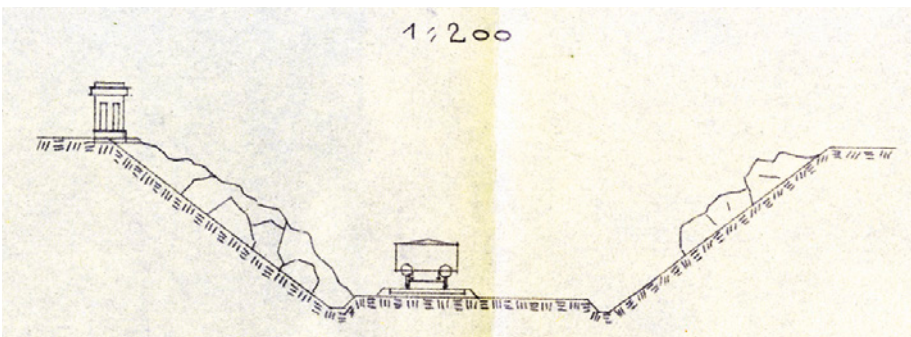
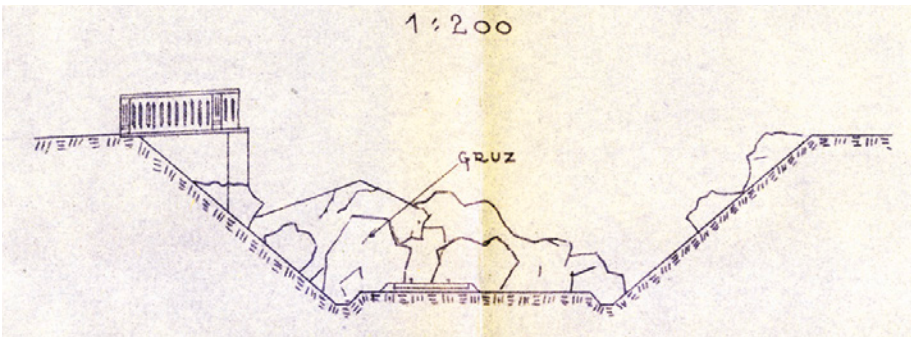
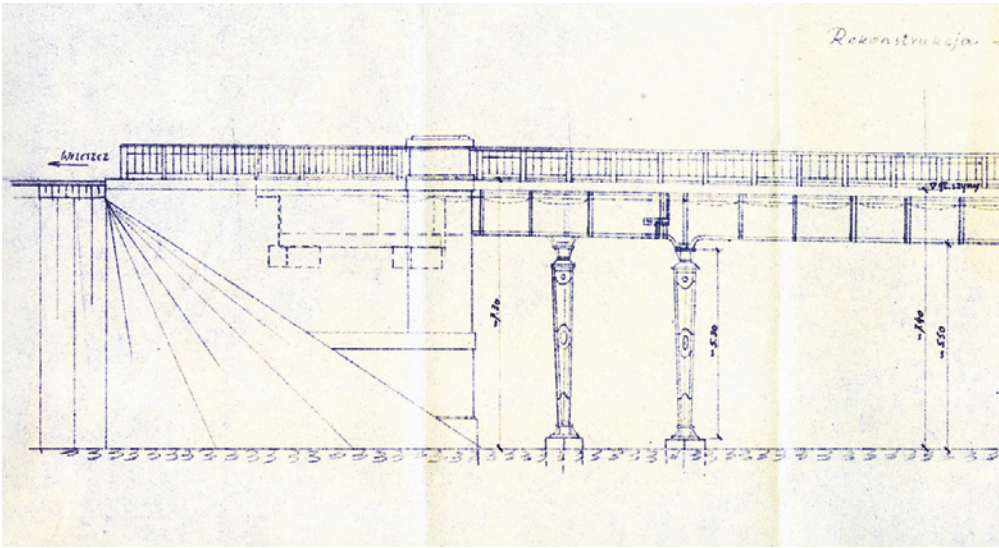
Stan wiaduktów kolei Wrzeszcz – Stara Piła według inwentaryzacji z października 1945 r. (kopie rysunków wykonane przez kalkkę w 1959 r.). Od góry: nad al. Grunwaldzką (km 2,035), nad al. Wita Stwosza (km 2,448), nad ul. Oгородową (km 4,830).

REPR. ZE ZBIORÓW IRENEUSZA KRZYWICKIEGO



Rysunki rekonstrukcyjne wiaduktów drogowych wykonane podczas inwentaryzacji w październiku 1945 r. (kopie rysunków wykonane przez kalkę w 1959 r.). Od góry: w ciągu drogi z Migowa do Nowca (km 7,426), w ciągu ul. Osiedlowej i Dojazdowej (km 10,960).

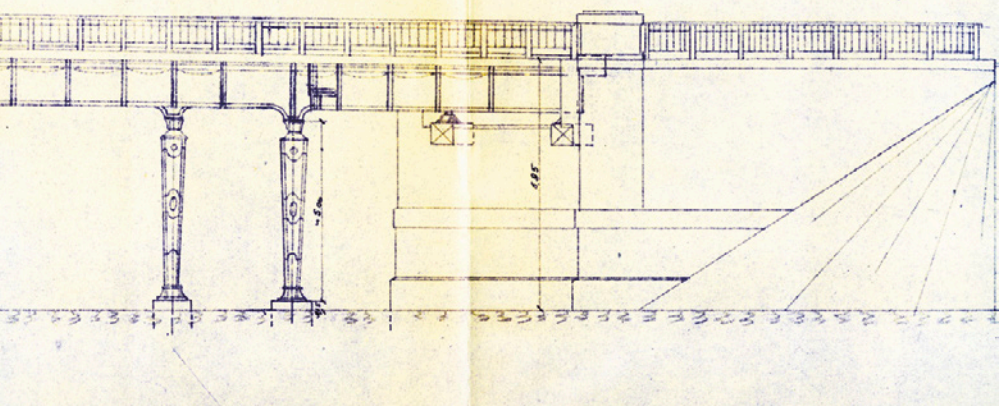
REPR. ZE ZBIORÓW IRENEUSZA KRZYWICKIEGO



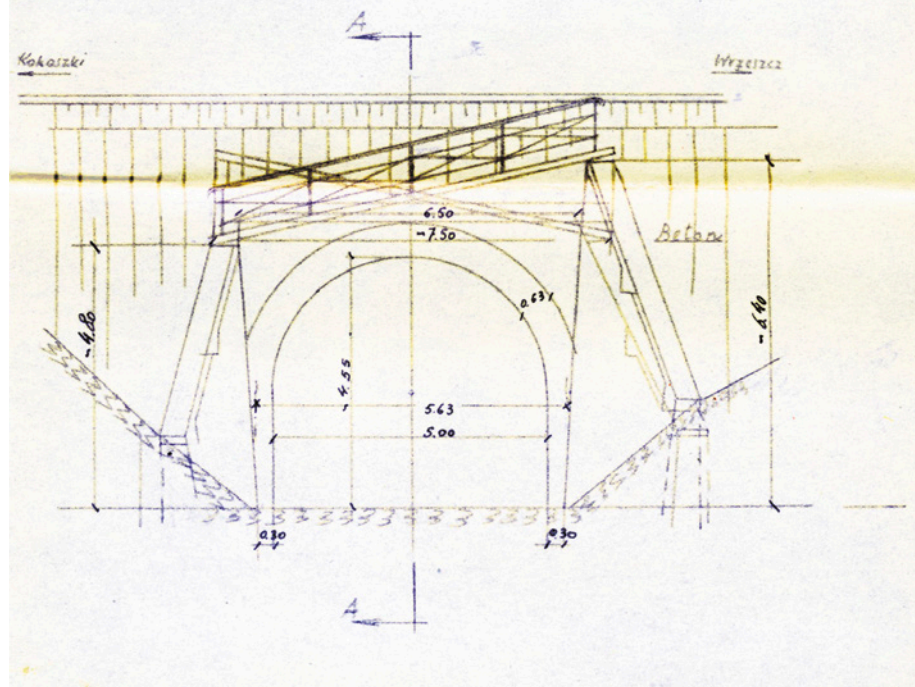
Od góry rysunek rekonstrukcyjny wiaduktu nad al. Grunwaldzką (km 2,035). Poniżej z lewej stan wiaduktów w ciągu drogi z Migowa do Nowca (km 7,426) i w ciągu ul. Osiedlowej i Dojazdowej (km 10,960). Z prawej rysunek rekonstrukcyjny wiaduktu nad drogą z Brętowa do Srebrzyska (km 4,312).

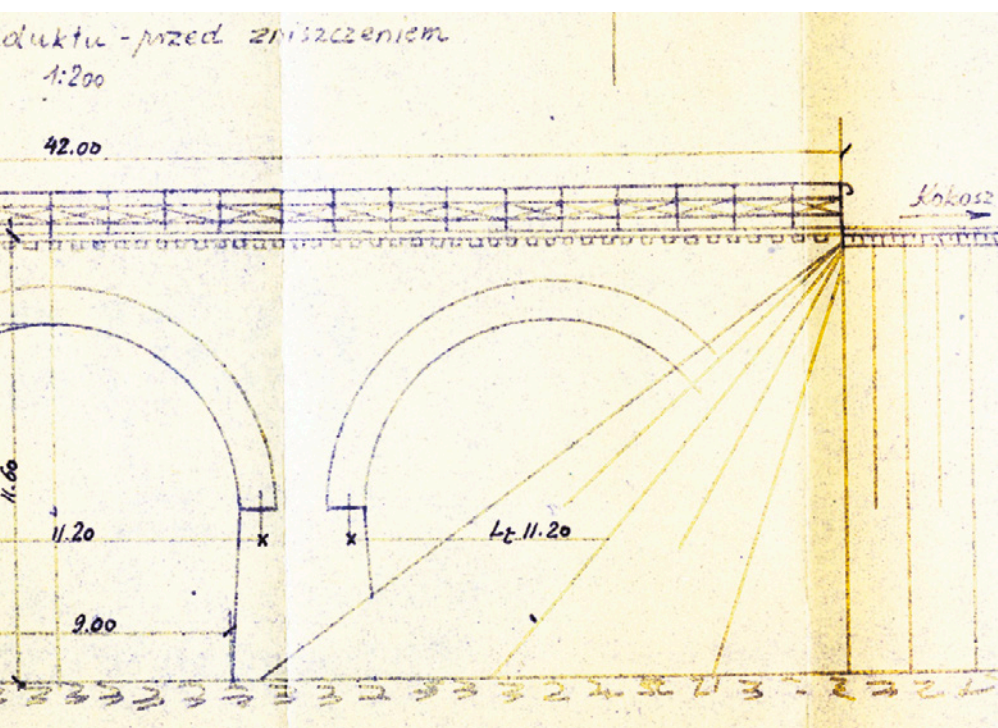
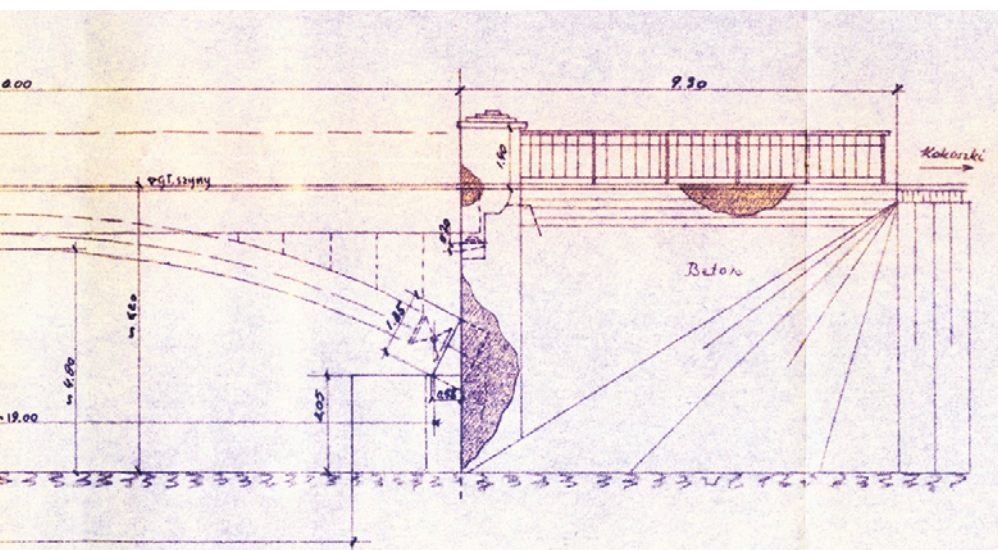
REPR. ZE ZBIORÓW IRENEUSZA KRZYWICKIEGO

Widok przed zniszczeniem
1:100



Widok w kier. B - przed zniszczeniem
1:100





W pierwszym dniu istnienia obozu do pracy w systemie 12-godzinnym skierowano 500 kobiet żydowskich. Z czasem liczba więźniów rosła aż do 1600 osób obojga płci skierowanych z KL Stutthof (kolejne transporty: 16 października – 100 mężczyzn, 23 października – 428 mężczyzn, 31 października – 330 mężczyzn, 23 października – 242 mężczyzn). Załoga podoboju, poza komendantem ss Oberscharführerem Wanselem, liczyła 16 funkcjonariuszy ss i 18 przeszkolonych w KL Stutthof nadzorczyń ss. Więźniów pilnowali także niemieccy marynarze. Niskie racje żywnościowe (w dzień 0,5 l zupy i 250 g chleba, wieczorem 0,5 l zupy), brak odpowiednich ubrań roboczych i pobicia przez strażników były przyczyną wielu zgonów. W styczniu 1945 r. w podoboju przebywało 991 więźniów. Mimo to, w opinii niektórych z nich, warunki w Kokoszkach były lepsze niż w obozie głównym. W lutym skierowano tu kilka dużych grup więźniów, którzy zostali przydzieleni do prac przy budowie umocnień wokół miasta i odśnieżania torów kolejowych. W tym czasie ss Außenkommando Burggraben pełniło już funkcję obozu przejściowego dla więźniów ewakuowanych z KL Stutthof. W lutym 1945 r., po nocnej selekcji, sformowano kolumnę marszową i więźniów podoboju wyprowadzono do Rybna i Godętowa¹⁶².

Jeszcze latem 1944 r. pociągi kursowały zgodnie z rozkładem jazdy, a życie codzienne w Gdańsku toczyło się normalnie. Wkrótce jednak w warstwie kulturalnej zaczęło ono zamierać, a od sierpnia w związku ze zbliżającym się frontem zaczęto wprowadzać kolejne ograniczenia dla ludności cywilnej. W mieście pojawili się pierwsi uciekinierzy z Prus Wschodnich. W październiku ogłoszono powszechną mobilizację mężczyzn w wieku od 16 do 60 lat. Rozpoczęto budowę umocnień wokół Gdańska – głównie rowów przeciwczołgowych – z których część przebiegała w pobliżu Żukowa, Leźna, Osowej i Brętowa. Na początku następnego roku, 18 stycznia 1945 r., wydano instrukcję w sprawie ewakuacji ludności cywilnej okręgu Rzeszy. Kilka dni wcześniej Rosjanie wznowili ofensywę¹⁶³. Nacierające wojska zdobywały kolejne miasta, m.in. 27 stycznia Bydgoszcz, 11 marca Kartuzy, 12 marca Tczew. 13 marca 1945 r. z Ministerstwa Transportu Rzeszy nadano telegram o likwidacji Dyrekcji Kolei Rzeszy w Gdańsku. Była to najkrócej istniejąca dyrekcja w historii Kolei Rzeszy Niemieckiej (Deutsche Reichsbahn, DRB)¹⁶⁴.

Na linii Wrzeszcz – Stara Piła normalny ruch kolejowy prowadzony był najpóźniej do lutego 1945 r. Na przełomie tego i następnego miesiąca niemieccy saperzy zaminowali m.in. brętowskie wiadukty. 12 marca wojska radzieckie podeszły w rejonie

162 Informacje od Kamila Sobolewskiego; M. Gliński, *Podobozy i większe komanda zewnętrzne obozu Stutthof (1939–1945)*, *Stutthof. Zeszyty Muzeum*, Muzeum Stutthof w Sztutowie, 1979, nr 3, s. 20; *Gdańsk Kokoszki – podobój KL Stutthof*, *Wirtualny Sztetl*, <http://www.sztetl.org.pl/pl/article/gdansk/13,miejscamartyrologii/27339,gdansk-kokoszki-podoboz-kl-stutthof/>, dostęp 26 kwietnia 2013 r.

163 M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945. Kronika wojennej burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2011, s. 14–15, 20–21, 24.

164 H. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1981, s. 285, 298–299.

Chwaszczyna pod pierwszy pas obrony niemieckich umocnień. Następnego dnia Niemcy utracili pozycje w Nowym Świecie koło Osowej, a 16 marca Rębiechowo. Linię obrony między Leźnem i Żukowem utrzymali do 18 marca. Najprawdopodobniej wtedy wycofujące się wojska niemieckie wysadziły most kolejowy nad Radunią między Leźnem i Starą Piłą. Jego przęsło przełamało się w połowie, tworząc kształt litery v. 20 marca po ciężkim ostrzale artyleryjskim żołnierze radzieccy zaatakowali odcinek Bysewo – Leźno, na którym natarcie kontynuowane było także w dniu następnym. 22 marca przez Wielki Kack atakujący dotarli do brzegu Zatoki Gdańskiej w okolicy Kolibek, odcinając tym samym Gdańsk i Sopot od Gdyni. Dzień później, po ostrzale artyleryjskim o godz. 11:20, przystąpili do natarcia od strony Kokoszek, spychając żołnierzy niemieckich na linię obrony Matarnia – Kiełpino – Jasień (Nenkau). Zniszczeniu uległy wiadukty w ciągu dzisiejszej ul. Nowatorów oraz przy stacji w Leźnie w ciągu drogi z Gdańska do Żukowa. Pozycje niemieckie w okolicach Jasienia już od wieczora 23 marca były pod ostrzałem artyleryjskim. 25 marca, po zdobyciu w dniu wcześniejszym Banina, Jasienia, Karczemek, Kiełpina, Kiełpinka i Żółtej Karczmy, Rosjanie dotarli do Migowa, Piecek i zdobyli Brętowo. Do tego czasu zniszczone zostały wiadukt drogowy w ciągu drogi z Migowa do Nowca oraz dwa wiadukty kolejowe: nad drogą z Brętowa do Srebrzyska i nad ul. Dolne Migowo¹⁶⁵. Ocalał wiadukt kolejowy przed stacją w Kiełpinku, choć broniący się Niemcy prowadzili ogień m.in. z ustawionego na nim działa przeciwlotniczego Flak 8,8 cm¹⁶⁶. Wysadzony nie został też wiadukt kolejowy nad dzisiejszą ul. Ogrodową w Brętowie. Żołnierze ulegli bowiem prośbom mieszkanki pobliskiego gospodarstwa, pani Kołodziejczyk, obawiającej się, że wybuch może poważnie zagrozić mieszkańcom i ich domom znajdującym przy nasypie kolei. Niemieccy saperzy zaminali wiadukt i przygotowali pułapkę, która miała być zdetonowana po wkroczeniu Armii Czerwonej. Rosjanie zostali ostrzeżeni przez panią Kołodziejczyk i wiadukt rozminowali¹⁶⁷.

Po zdobyciu Oliwy przez Armię Czerwoną w nocy z 24 na 25 marca zachodnia i północna linia niemieckiej obrony oparta została na nasypie kolei z Wrzeszcza do Kokoszek zwanej wówczas koleją kartuską (Karthäuser Bahn). W godzinach popołudniowych w niedzielę palmową 25 marca 1945 r. zniszczone zostały kolejne wiadukty¹⁶⁸. Konstrukcja nad ul. Słowackiego wysadzona została wraz z dwoma parowozami i zablokowała Rosjanom wygodną drogę do Wrzeszcza biegnącą w tym

165 H. Voellner, *Die letzten Tage der Schlacht um Danzig, Unser Danzig*, 1983, nr 6; H. Voellner, *Die Schlacht um Danzig 1945, Unser Danzig*, 1986, nr 5; M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945. Kronika wojennej burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2011, s. 44–45, 47, 49, 52–54.

166 H. Voellner, *Die Abwehrkämpfe westlich Oliva und Zoppot Mitte März 1945, Unser Danzig*, 1984, nr 5.

167 *Ze wspomnień Pawła Zbigniewa Głuszko, mieszkanka ulicy Ogrodowej, 30 Dni*, 2010, nr 4, s. 54.

168 H. Voellner, *Die letzten Tage der Schlacht um Danzig, Unser Danzig*, 1983, nr 6; H. Voellner, *Die Schlacht um Danzig 1945, Unser Danzig*, 1986, nr 5; M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945. Kronika wojennej burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2011, s. 52–54.

miejscu między brętowskimi wzgórzami. Dwie lokomotywy wprowadzono przed wysadzeniem także na wiadukt nad ul. Wita Stwosza¹⁶⁹. Jedną z nich była Danzig 1989 pruskiej serii P4.2, w wolnym mieście oznaczona jako Od2-3Dz, a na kolejach Rzeszy 36 445¹⁷⁰. Drugim parowozem był Elberfeld 2640 pruskiej serii P8, używany od początku na kolejach niemieckich, po 1925 r. oznaczony numerem 38 3288¹⁷¹. Po wojnie został wyremontowany i służył polskim kolejom do 30 czerwca 1970 r. jako Ok1-420. Wśród lokomotyw, które mogły zostać zniszczone na wiaduktach linii z Wrzeszcza do Starej Piły wymienia się czasem parowóz 36 497 (Od2-81). Został on rewindykowany 19 grudnia 1947 r. z Czechosłowacji, więc nie mógł w 1945 r. ulec zniszczeniu w Gdańsku. Na wiaduktach mogły się znaleźć inne będące pod koniec wojny na stanie RBD Danzig parowozy serii P4.2: 36 468 (Danzig 1955, Od2-41), 36 472 (Danzig 1923, Od2-46), 36 473 (Kattowitz 1930, Od2-47) i ewentualnie 36 258 (Altona 1908) oraz 36 483 (Posen 1931, Od2-62)¹⁷².

Ciężkie walki toczyły się przed wiaduktem nad al. Grunwaldzką, gdzie Niemcy bronili się m.in. w budynkach przędzalni w Młyńcu (Mühlenhof). Pod naporem rosyjskich grup szturmowych niemieccy żołnierze zmuszeni byli podjąć decyzję o wysadzeniu wiaduktu. Jednak zapalniki ładunków wybuchowych nie zadziałały i niemal w ostatniej chwili, tuż przed nadjeżdżającymi radzieckimi czołgami, trzech żołnierzy – starsi kaprale (Obergefreiter) Wittig, Karbun i Reisinger z regimentu saperów (Rgt.-Pionierzug) – „strąciło” przeszło wiaduktu, strzelając w nie z panzerfaustów. Wysadzony został także wiadukt nad ul. Polanki. Obrona niemiecka utrzymała pozycje na nasypie do późnego wieczora lub do godzin porannych następnego dnia¹⁷³. 26 marca zachodnia linia frontu przebiegała między Pieckami i Wrzeszczem. Odsłonięci z lewej flanki obrońcy północnego odcinka zaczęli się wycofywać w kierunku lotniska i Wrzeszcza. Już o godz. 14 Rosjanie dotarli do koszar znajdujących się między ulicami Słowackiego i Chrzanowskiego. Od świtu 27 marca Niemcy zaczęli wycofywać się z Wrzeszcza w kierunku Gdańska. W tym czasie rosyjska artyleria rozpoznała ostrzał Gdańska z baterii ustawionych na zdobytym lotnisku¹⁷⁴.

169 Rysunki inwentaryzacyjne z października 1945 r., *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszkki*, teczka 11, 1959–1960, akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1280/1373.

170 *Historia jednej gdańskiej lokomotywy*, forum *Dawny Gdańsk*, <http://www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=117831#117831>, dostęp 26 stycznia 2012 r.

171 Informacja od Romana Witkowskiego; zdjęcie w Z. Flisowski, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979, s. 400–401.

172 Informacje od Romana Witkowskiego.

173 H. Voellner, *Die letzten Tage der Schlacht um Danzig, Unser Danzig*, 1983, nr 6; W. Hertlein, *Chronik der 7. Infanterie-Division München*, Bruckmann, München 1984, s. 321.

174 H. Voellner, *Die letzten Tage der Schlacht um Danzig, Unser Danzig*, 1983, nr 6; H. Voellner, *Die Schlacht um Danzig 1945, Unser Danzig*, 1986, nr 5; *Dziennik Polski*: nr 51, 26 marca 1945 r.; nr 52, 27 marca 1945 r.; nr 53, 28 marca 1945 r.

Wrzeszcz – Stara Piła i Kokoszki – Gdynia od 1945 r.

Po ciężkich walkach Gdańsk został zdobyty przez wojska radzieckie 30 marca 1945 r. Tego samego dnia Rada Ministrów Rządu Tymczasowego Rzeczypospolitej Polskiej wydała dekret ustanawiający województwo gdańskie na bazie terytorium byłego Wolnego Miasta Gdańska oraz międzywojennych powiatów: gdyńsko-grodzkiego, kartusko-morskiego, starogardzkiego, tczewskiego, kościerskiego¹. Miesiąc później, zarządzeniem z dnia 30 kwietnia, minister odbudowy utworzył Gdańską Dyрекcję Odbudowy². Rozpoczęły się prace przy odgruzowaniu miasta i przywróceniu w nim komunikacji.

Mimo zakończenia działań wojennych koleje na terytorium polskim pozostawały w szczególnej sytuacji podporządkowania przede wszystkim potrzebom militarnym. Zgodnie z podpisaną 5 listopada 1944 r. umową między Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego i rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, linie kolejowe na terenie Polski pozostawały w stanie wojennym. Do mającego nadzór nad drogami żelaznymi Resortu Komunikacji, Poczty i Telegrafów oraz do dyrekcji Polskich Kolei Państwowych oddelegowani zostali pełnomocnicy Centralnego Zarządu Wojskowych Komunikacji Armii Czerwonej. Wspomniana umowa gwarantowała także, w czasie trwania II wojny światowej, wyłączny nadzór radzieckich wojskowych nad wszystkimi drogami żelaznymi znajdującymi się w odległości do 50 km od linii frontu³. Mimo zapisów porozumienia, które miały gwarantować współpracę Armii Czerwonej przy zabezpieczeniu i odbudowie linii kolejowych w Rzeczypospolitej Polskiej, wiele szlaków równoległych do linii frontu, które wydawały się strategicznie nieprzydatnymi, zostało przez Rosjan rozebranych, a ich nawierzchnia jako trofeum wojenne wywieziona do Związku Radzieckiego⁴. Dopiero 1 sierpnia 1945 r. koleje na ziemiach polskich przeszły pod zarząd polski na mocy umowy z lipca 1945 r. podpisanej przez Jana Rabanowskiego, ministra

1 M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945. Kronika wojennej burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2011, s. 11, 72.

2 *Gdańska Dyrekcja Odbudowy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 1, 19 maja 1945 r.

3 Umowa między Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego a rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o trybie eksploatacji i zarządu kolejami Polski na czas wojny z dnia 5 listopada 1944 r.

4 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 20.

komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, i Iwana Władimirowicza Kowalewa, komisarza ludowego komunikacji ZSRR⁵.

Najpilniejszą potrzebą, obok przewozów kolejowych na głównych szlakach, było przywrócenie komunikacji na terenie miasta. Przeszkodą były wysadzone wiadukty Kaszubskiego Ekspresu. Przejazd tramwajem z Gdańska (od Bramy Oliwskiej) do Oliwy wymagał przesiadki przy zajezdni tramwajowej przy ul. Wita Stwosza aż do listopada 1945 r., kiedy to usunięto pozostałości zniszczonego wiaduktu⁶. Miesiąc wcześniej Biuro Inżynierskie Z. Leśniewski, J. Nowicki, P. Szawernowski sporządziło rysunki inwentaryzacyjne zniszczonych wiaduktów linii kolejowej z Wrzeszcza do Starej Piły. Wynika z nich, że w trakcie działań wojennych zniszczeniu uległy most nad Radunią, wiadukty w ciągu drogi z Gdańska do Żukowa oraz w ciągu dzisiejszej ul. Nowatorów, kładka łącząca dzisiejsze ulice Dojazdową i Osiedlową, wiadukt drogi łączącej Nowiec z Migowem, wiadukty nad ul. Dolne Migowo i przepust drogi między Brętowem i Srebrzyskiem, wiadukty nad ulicami Słowackiego, Polanki, Wita Stwosza i nad al. Grunwaldzką. Nieznacznie uszkodzone zostały wiadukty nad ul. Rakoczego i przy ul. Ogrodowej⁷. Najprawdopodobniej nieprzejezdny był także odcinek Kokoszki – Osowa. W „Szczegółowym rozkładzie jazdy Okręgu Pomorskiego” z 1945 r. nie wymieniono żadnych pociągów na tym szlaku, choć uwzględnione zostały te, które, kursując między Kościerzyną i Gdynią, zatrzymywały się w Osowej⁸. Dopiero według letniego rozkładu jazdy z 1946 r., ważnego od 14 lipca, do Kokoszek miało dojeżdżać 5 pociągów dziennie i tyle samo miało z nich wyjeżdżać⁹. Natomiast odcinek z Wrzeszcza do Kokoszek pozostawał nieprzejezdny i 13 sierpnia w „Dzienniku Bałtyckim” ogłoszono przetarg na jego rozbiórkę oraz na odbudowę odzyskanym materiałem rozebranego przez Rosjan w czasie wojny odcinka Lębork – Maszewo¹⁰. Koszt prac zobowiązały się pokryć Państwowe Zakłady Przemysłu Rolnego w Maszewie. Prawdopodobnie z tego powodu oraz dlatego, że oba odcinki mają w przybliżeniu tę samą długość – ok. 12 km – DOKP Gdańsk zdecydowało się na rozbiórkę. Rozstrzygnięcie przetargu zaplanowano na 23 sierpnia, a już 2 grudnia 1946 r. wznowiono ruch pociągów na odbudowanym

5 Umowa pomiędzy Polskim Tymczasowym Rządem Jedności Narodowej a rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o przekazaniu Ministerstwu Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej zarządu nad kolejami żelaznymi w Polsce z lipca 1945 r.

6 J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje część II, 30 Dni*, 1999, nr 9, s. 43–44.

7 Rysunki inwentaryzacyjne z października 1945 r., *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki, teczka II, 1959–1960*, akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1280/1373.

8 *Szczegółowy rozkład jazdy Okręgu Pomorskiego. Ważny od 25 września 1945 r.*, 1945.

9 *Urządowy rozkład jazdy i lotów. Lato 1946*, ważny od 14 lipca 1946 r. do 6 października 1946 r., Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1946.

10 Dotychczas, raczej błędnie, sądzono, iż odcinek Wrzeszcz – Kokoszki został rozebrany na potrzeby odbudowy fragmentu szlaku między Kwidzynem i Malborkiem. Porównaj: A. Massel, *Kolej w Gdańsku, Świat Kolei*, 1998, nr 5, s. 16; L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła, Świat Kolei*, 2001, nr 2, s. 20.

szlaku między Lęborkiem i Maszewem wg rozkładu: z Lęborka o 6:02, 14:30 i 19:05; z Maszewa o 6:45, 15:30 i 20:10¹¹.

W 1946 r. między Gdynią i Gdańskiem kolej korzystała już z dwóch wyremontowanych torów¹², a na 1947 r. zaplanowano prace rekonstrukcyjne m.in. na liniach Łława – Malbork, Nowa Wieś – Bydgoszcz, Olsztyn – Malbork – Gdynia i Toruń – Kwidzyn – Malbork¹³. O przywróceniu do ruchu niedawno rozebranego zniszczonego szlaku z Wrzeszcza do Kokoszek raczej jeszcze nie myślano. Ważniejszymi zadaniami było usprawnienie komunikacji między portami Gdańska i Gdyni¹⁴, rozpoczęta wiosną 1947 r. częściowa przebudowa drogi od Gdańska przez Sopot do Gdyni¹⁵ oraz uchwalony 7 lipca nowy podział administracyjny miasta, wedle którego Wrzeszcz i Brętowo (nazwa obowiązująca od 16 grudnia 1946 r.¹⁶) znalazły się w jednej jednostce administracyjnej: Dzielnica III Wrzeszcz¹⁷. Istotna była też odbudowa mostów i wiaduktów na głównych drogach łączących Gdańsk z Kaszubami. Wśród nich znalazł się ukośny wiadukt nad torem Kaszubskiego Ekspresu w Leźnie (wówczas Leśno, powiat kartuski) na trasie z Gdańska do Żukowa. Prace przy jego odbudowie rozpoczęto w maju 1947 r., a ich zakończenie zaplanowane zostało na wrzesień tego samego roku¹⁸. Pojawiały się co prawda głosy o konieczności przywrócenia połączenia kolejowego Kartuz z Gdańskiem. Chodziło jednak o linię do Pruszcza Gdańskiego, na której trwała wówczas odbudowa mostu nad Radunią w Rutkach koło Żukowa. Jej otwarcie zaplanowano na początek 1948 r.¹⁹ Według ważnego od 4 maja 1947 r. letniego rozkładu jazdy przeznaczonego tylko do użytku służbowego, pociągi z Kartuz w kierunku Gdańska dojeżdżały tylko do Dzierżążna (3 pary), a z Pruszcza Gdańskiego na Kaszuby przez Starą Piłę tylko do Żukowa (3 pary). Nie można było jeszcze dojechać ze Starej Piły do Kokoszek, między którymi a Osową kursowały 4 pary pociągów z wagonami 3 klasy, z czego dwie dojeżdżały do Gdyni²⁰.

W opisywanych w prasie na początku 1948 r. planach rozbudowy Gdańska nadal nie wspomniano o odbudowie linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek²¹,

11 Przetarg nieograniczony nr 111/3/1/46, *Dziennik Bałtycki*, nr 221, 13 sierpnia 1946 r.; (js), *Uruchomienie nowej linii kolejowej*, *Dziennik Bałtycki*, nr 339, 9 grudnia 1946 r.

12 (dt.), *O przyspieszeniu pociągów podmiejskich*, *Dziennik Bałtycki*, nr 132, 14 maja 1946 r.

13 *Usprawnienia komunikacji*, *Dziennik Bałtycki*, nr 7, 8 stycznia 1947 r.

14 (js), 20 tys. mb. nowych torów w Gdańsku Trojlu. *Inwestycje kolejowe na Wybrzeżu w ramach planu 3-letniego*, *Dziennik Bałtycki*, nr 19, 20 stycznia 1947 r.

15 żem., *Rozpoczęcie budowy arterii komunikacyjnej Gdańsk – Gdynia*, *Dziennik Bałtycki*, nr 103, 16 kwietnia 1947 r.

16 *Zmiany nazw miejscowości w województwie gdańskim*, *Dziennik Bałtycki*, nr 25, 26 stycznia 1947 r.

17 *Podział administracyjny m. Gdańska*, *Dziennik Bałtycki*, nr 219, 11 sierpnia 1947 r.

18 (h), *Budujemy drogi. 2 wiadukty i most będą gotowe we wrześniu*, *Dziennik Bałtycki*, nr 236, 28 sierpnia 1947 r.

19 *O połączenie kolejowe z Gdańskiem*, *Dziennik Bałtycki*, nr 349, 22 grudnia 1947 r.

20 *Urzędowy rozkład jazdy i lotów. Lato 1947. Tylko do użytku służbowego. Ważny od 4 maja 1947 r. do 4 października 1947 r.*, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1947, s. 376, 378, 395, 402.

21 (w), *Plany rozbudowy*, *Dziennik Bałtycki* nr 47, 17 lutego 1948 r.

choć w planach DOKP Gdańsk ujęto odbudowę linii w celu skrócenia drogi do obszarów rolniczych „bogatych w produkty żywnościowe”²². Także w perspektywicznej koncepcji zagospodarowania przestrzennego (tzw. I plan GD), opracowanej pod kierunkiem Kamila Lisowskiego w latach 1946–1948, zakładano realizację takiej inwestycji²³. Kontynuowano w tym czasie przebudowę drogi z Wrzeszcza w kierunku Gdyni dla lepszego skomunikowania Trójmiasta²⁴. Scaleniu obszaru portowego służyć miała także zaplanowana elektryfikacja kolei między Gdańskiem i Gdynią²⁵. Przywracano do użytku kolejne istotne budowle inżynierskie. Na początku lipca Wydział Powiatowy w Kartuzach ogłosił przetarg na budowę w ciągu drogi z Kokoszek do Firogi (dziś w ciągu ul. Nowatorów) nowego żelazobetonowego wiaduktu o rozpiętości 30 m nad linią kolejową Kokoszki – Osowa. Otwarcie ofert miało nastąpić 17 lipca 1948 r.²⁶ Nie rozwiązywało to jednak problemów związanych z dojazdem do Gdańska mieszkańców Kartuz, nadal pozbawionych połączenia kolejowego ze stolicą województwa²⁷. Nie ukończono bowiem w terminie odbudowy mostu nad Radunią w Rutkach i pociągi przez Pruszcz Gdański docierały tylko do Żukowa. Zakończenie prac miało nastąpić w pierwszych dniach września²⁸, udało się jednak trochę wcześniej. 31 sierpnia 1948 r. w obecności dyrektora DOKP w Gdańsku inż. Modlińskiego, naczelników wydziałów dyirekcji oraz przedstawicieli kolei z Kartuz, Kościerzyny i Chojnic dokonano uroczystego otwarcia drogi żelaznej z Pruszcza Gdańskiego do Kartuz. Na odbudowanym szlaku kursowało w tamtym czasie 5 par pociągów pasażerskich i 2 pary towarowych²⁹. Wprowadzono także zniżki dla turystów podróżujących w niedziele i święta z Gdańska i Gdyni do Szwajcarii Kaszubskiej³⁰.

Na początku stycznia 1949 r. w Ministerstwie Komunikacji podjęto ostateczną decyzję o elektryfikacji odcinka Gdańsk – Gdynia, a docelowo całego szlaku Pruszcz Gdański – Wejherowo³¹. Opracowywano również scalenie gdańsko-gdyńskiego zespołu portowego pod względem kolejowym. Chodziło przede wszystkim o transport i przeładunek towarów³², ale nie zapominano o ruchu podmiejskim. Otwarcie

22 *Przebudowa linii kolejowych oraz obiektów zaplecza kolejowego, 1947–1949, IV 6a-52 Zarząd Drogowy*, akta DOKP Gdańsk, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 2615/1611.

23 J. Kowalski, *Sprawa kolei Kokoszki – Wrzeszcz. 10 kilometrów toru*, *Głos Wybrzeża*, nr 178, 28 lipca 1973 r.

24 (w), *Plany rozbudowy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 47, 17 lutego 1948 r.

25 (l), *Połączenie kolejowe Gdańsk – Gdynia będzie zelektryfikowane jeszcze w tym roku*, *Dziennik Bałtycki*, nr 73, 14 marca 1948 r.

26 *Ogłoszenie o przetargu*, *Dziennik Bałtycki*, nr 185, 7 lipca 1948 r.

27 *Nie można się dostać do Kartuz*, *Dziennik Bałtycki*, nr 187, 9 lipca 1948 r.

28 (jb), *Inwestycje kolejowe*, *Dziennik Bałtycki*, nr 203, 23 lipca 1948 r.

29 (jb), *Otwarcie linii kolejowej Kartuzy – Pruszcz Gdański*, *Dziennik Bałtycki*, nr 243, 3 września 1948 r.

30 (jb), *Zniżki kolejowe dla turystów do Kartuz*, *Dziennik Bałtycki*, nr 253, 13 września 1948 r.

31 *Elektryfikacja kolei Gdańsk – Gdynia*, *Dziennik Bałtycki*, nr 17, 18 stycznia 1949 r.

32 (a. w.), *Usprawnienie komunikacji kolejowej do zespołu portowego Gdańsk – Gdynia*, *Dziennik Bałtycki*, nr 53, 23 lutego 1949 r.

kolei elektrycznej na odcinku Gdańsk – Nowy Port zaplanowano na koniec 1951 r., a na szlaku z Gdańska do Gdyni na koniec 1952 r. lub początek 1953 r.³³ Zanim zrealizowano te plany, 1 lipca 1949 r. nastąpiła ostateczna demilitaryzacja kolei³⁴, a w sierpniu 1950 r., dzięki ukończonej przedterminowo odbudowie mostu kolejowego nad Radunią³⁵, przywrócono ruch pociągów na odcinku Kokoszki – Stara Piła. Pozwoliło to na wydłużenie do Kartuz trasy pociągów jeżdżących dotąd z Gdyni do Kokoszek oraz na odbudowę mostu na odcinku Somonino – Kartuzy. Od 5 września do czasu ukończenia prac budowlanych wszystkie pociągi pasażerskie kursujące z Gdyni do Kartuz jeździły przez Kokoszki³⁶.

Kolejkę elektryczną, późniejszą Szybką Kolej Miejską, uruchomiono szybciej niż wstępnie planowano. Oficjalne otwarcie odcinka Gdańsk – Nowy Port nastąpiło 2 stycznia 1951 r.³⁷, ale regularny ruch rozkładowy podjęto dopiero 4 marca³⁸. Kolejne odcinki uruchamiano w następnych latach: Gdańsk – Sopot 2 stycznia 1952 r.³⁹, Sopot – Gdynia 22 lipca 1953 r.⁴⁰ Zrezygnowano natomiast z realizacji w ramach planu 6-letniego obwodowej linii tramwajowej z Wrzeszcza przez Brętowo i Emaus na Siedlce⁴¹. Być może nie tylko z powodu trudności terenowych i wysokich kosztów inwestycji, ale także dlatego, iż w kolejnym planie zagospodarowania przestrzennego (tzw. II plan GD), opracowanym pod kierunkiem Stefana Liera i zatwierdzonym w 1952 r. przez Prezydium Rządu, przewidywano odbudowę kolei z Wrzeszcza do Kokoszek⁴². Czas byłby ku temu odpowiedni. Szlak, choć rozebrany, był jeszcze poza niektórymi obiektami niezniszczony, a częściowo nawet zadbane. Odcinkiem między zniszczonym wiaduktem nad drogą łączącą Brętowo ze Srebrzyskiem a wiaduktem nad ul. Ogrodową opiekował się dróżnik Augustyn Ptach. Mimo iż nie otrzymywał za to zapłaty, to będąc już na emeryturze, w wolnych chwilach utrzymywał „swój przedwojenny” odcinek drogowy szlaku Kaszubskiego Ekspresu: „trawa była wykoszona, krzewy usunięte, a kanały drenażowe wyczyszczone i drożne”⁴³.

33 T. I., *Komunikacja podmiejska – poważnym zagadnieniem portowym*, *Dziennik Bałtycki*, nr 289, 20 października 1949 r.

34 G. Kotlarz, *Magistrala Węglowa*, Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik 2008, s. 196.

35 (b), *Otwarcie dwóch nowych mostów*, *Dziennik Bałtycki*, nr 220, 12 sierpnia 1950 r.

36 (n), *Wstrzymanie ruchu pasażerskiego na odcinku Somonino – Kartuzy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 242, 3 września 1950 r.

37 *Dziś rusza pociąg elektryczny Gdańsk – Nowy Port*, *Dziennik Bałtycki*, nr 1, 2 stycznia 1951 r.

38 Czes., *Wspaniałe szlaki komunikacyjne i piękne nowoczesne ulice*, *Dziennik Bałtycki*, nr 66, 8 marca 1951 r.

39 (mel), *Kolej elektryczna Gdańsk – Sopot świadectwem twórczej, pokojowej pracy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 3, 3 stycznia 1952 r.

40 L. S., „Metro” Wyrzeża – pociąg elektryczny jeszcze silniej połączył trójmiasto, *Dziennik Bałtycki*, nr 174, 23 lipca 1953 r.

41 (ż.), *Realizacja planu 6-letniego usunie bolączki komunikacyjne trójmiasta*, *Dziennik Bałtycki*, nr 252, 13 września 1950 r.

42 J. Kowalski, *Sprawa kolei Kokoszki – Wrzeszcz. 10 kilometrów toru*, *Głos Wyrzeża*, nr 178, 28 lipca 1973 r.

43 *Ze wspomnień Pawła Zbigniewa Głuszko, mieszkańca ulicy Ogrodowej*, 30 Dni, 2010, nr 4, s. 54.

W kolejnych latach powiększono terytoria Gdańska i Gdyni. Wśród nowych dzielnic znalazły się Piecki, Mígowo (od 15 stycznia 1954 r.)⁴⁴ oraz Wielki Kack (od 1 grudnia 1953 r.). Co ciekawe, nie od razu wprowadzono zmiany w rozkładach jazdy kolei i nazwach stacji. Dopiero od 1960 r. wymienia się w nich przystanek Gdynia Wielki Kack⁴⁵. Do 1956 r. na linii Kokoszek – Gdynia w skład pociągów wchodziły wagony klasy 2 i 3⁴⁶, a w kolejnych latach klasy 1 i 2⁴⁷. W tym czasie powstała baza paliw CPN w Kiełpinku, do której od stacji w Kokoszkach śladem rozebranego toru Kaszubskiego Ekspresu poprowadzono bocznice⁴⁸. Ukończono także pierwszy etap budowy kolei elektrycznej. Pierwsza ówczesna „SKM-ka” dotarła do Wejherowa 31 grudnia 1957 r.⁴⁹ Już w następnym roku aktualna stała się kwestia odbudowy linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek, o której wówczas pisano w prasie, że „to już problem »tradycyjny«” oraz „Od pięciu lat trwają także starania, aby uruchomić ten niewielki, kilkukilometrowy odcinek kolei”⁵⁰.

Tematem zniszczonego szlaku zajęli się specjaliści z Politechniki Gdańskiej oraz z Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego. Argumentowano, że odbudowana kolej będzie udogodnieniem dla dojeżdżających do pracy w Trójmieście blisko 4500 mieszkańców powiatu kartuskiego. Równie istotna była perspektywa rozwoju Gdańska w kierunku zachodnim oraz lokalna turystyka związana z bliskością Szwajcarii Kaszubskiej. Podobnie jak w czasach budowy szlaku Kaszubskiego Ekspresu, planując jego odbudowę, brano pod uwagę to, że kolej może przyczynić się do aktywizacji gospodarczej pobliskich miejscowości, głównie pod względem powstania nowych cegielni, żwirowni i wytwórni kruszywa. Koszt prac koniecznych do przywrócenia ruchu kolejowego z Wrzeszcza do Kokoszek oceniano wówczas na 17 mln zł⁵¹. Za odbudową przemawiała również nowa koncepcja rozwoju Trójmiasta opracowana przez Zakład Planów Perspektywicznych przy WKPG w Gdańsku. Kształtujący się wówczas pasmowy układ przyszłej metropolii i przekraczający wstępne szacunki przyrost liczby mieszkańców skłoniły ówczesnych planistów

44 M. Najmajer, *Rozwój przestrzenny Gdańska, Teka gdańska 3*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk 1998, s. 17–18, 24–25.

45 Tabela nr 444 rozkładu jazdy na okres zimowy 1960–61 r. ze zbiorów Tomasza Plucińskiego.

46 Tabela nr 437 rozkładu jazdy na okres letni 1955 r. ze zbiorów Tomasza Plucińskiego.

47 *Urzędowy rozkład jazdy pociągów. Lato 1958*, ważny od 1 czerwca 1958 r. do 27 września 1958 r., Ministerstwo Komunikacji, Wydawnictwa Komunikacyjne, 1958.

48 Badanie w terenie przeprowadzone w dniu 30 kwietnia 2010 r. Na szlaku z Kokoszek do Kiełpinka stwierdzono podkłady z lat 1955–1956. Także rysunki inwentaryzacyjne z kwietnia 1959 r., *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek, teczka 11, 1959–1960*, akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1280/1373.

49 (l), *Od dziś regularna komunikacja pociągami elektrycznymi z Gdańska do Wejherowa*, *Dziennik Bałtycki*, nr 310, 31 grudnia 1957 r.

50 *Odbudowa linii kolejowej Gdańsk – Wrzeszcz – Kokoszek znów aktualna*, *Dziennik Bałtycki*, nr 13, 16 stycznia 1958 r.

51 Tamże.

do zaproponowania układu konstelacyjnego. Zakładano, że czas dojazdu z okolicznych miejscowości Chwarzna, Wysokiej, Klukowa, Matarni, Leżna, Łostowic i Straszyna do pracy w Gdyni, Sopocie i Gdańsku nie powinien przekraczać 25 minut. Pod względem komunikacyjnym najistotniejszym elementem tej koncepcji miała być zelektryfikowana linia kolejowa Wrzeszcz – Kokoszki, która dzięki połączeniu z linią Kokoszki – Gdynia przejęłaby podróżnych nie tylko z Brętowa, Kokoszek i Leżna, ale także z Matarni i Klukowa. Odbudowany szlak miał być także uzupełnieniem dla linii Kościerzyna – Żukowo – Gdynia oraz Kartuzy – Żukowo – Pruszcz Gdański. Przy czym zwracano uwagę na to, że ze względu na istniejącą już bocznicę CPN w Kiełpinku do odbudowy pozostał ok. 7,5-kilometrowy odcinek. Szacowano, że z tej kolei w 1975 r. korzystałoby do 20 tys. mieszkańców⁵², choć jej uruchomienie miało być warunkiem niezbędnym dla powstania na południe od Gdańska dwóch miast satelickich zamieszkałych przez 60–70 tys. osób⁵³. Dyrekcja Kolei Państwowych rozpoczęła więc przygotowania do inwestycji. Wyniki przeprowadzonych badań przedłożono w Ministerstwie Komunikacji w celu przyznania stosownych funduszy. Na tym etapie, jak informowała prasa, konieczne prace PKP wyceniały wstępnie na 180 mln zł⁵⁴. Była to kwota około ośmiokrotnie wyższa od uzyskiwanych w tym czasie w kalkulacjach innych instytucji.

Rosło zainteresowanie odbudową kolei z Wrzeszcza do Kokoszek. Na wojewódzkiej konferencji wyborczej, która odbyła się w lutym 1959 r., ówczesny dyrektor Stoczni Gdańskiej – Znajewski – wnioskował o przeprowadzenie tej inwestycji by zaktywizować Kartuzy oraz umożliwić zatrudnienie jego mieszkańców przy odbudowie stoczni⁵⁵. Tematem interesowali się także dziennikarze. Na zwołanym w dniu 13 marca 1959 r. zebraniu Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich w Gdańsku powołano Społeczny Komitet Budowy Kolei Gdańsk – Kokoszki, w którego skład weszli pracownicy Wojewódzkiej Rady Narodowej, gdańskiego Biura Projektów Budownictwa Kolejowego, Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, WKPG, Powiatowej Rady Narodowej w Kartuzach oraz dziennikarze i przedstawiciele PZPR. Za odbudową nie wypowiedzieli się tylko przedstawiciele kolei. Dyrektor DOKP, inż. Krynicky, tłumaczył to trudnościami finansowymi, z którymi się borykano w związku z przerzuceniem funduszy na cele związane z transportem węgla ze Śląska. Pozostali uczestnicy zebrania opowiadali się za, przytaczając znane już argumenty o rozwoju Gdańska w kierunku zachodnim, ułatwieniu dojazdu do stolicy województwa mieszkańcom Kartuz, konieczności budowy satelickich osiedli o łącznej

52 I. Trojanowska, *Pociąg musi ruszyć pierwszy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 46, 23 lutego 1958 r.

53 (erg), *Zamiast „trójmiasta” – „pięćmiasto”*. *Miasta – satelity powstaną w okolicy Gdańska*, *Dziennik Bałtycki*, nr 67, 20 marca 1958 r.

54 K. Maślankowski, *Gdańska Dyrekcja Kolei Państwowych w planach na najbliższe lata*, *Dziennik Bałtycki*, nr 293, 10 grudnia 1958 r.

55 *Wojewódzka konferencja wyborcza zakończyła się wybraniem 43 delegatów na III Zjazd PZPR*, *Dziennik Bałtycki*, nr 46, 24 lutego 1959 r.

liczbie 95 tys. mieszkańców oraz o tym, że najpierw potrzebna jest komunikacja, by móc rozbudowywać miasto. Pomoc w finansowaniu inwestycji zadeklarował Szczuka, ówczesny wicedyrektor Stoczni Gdańskiej. Koszt budowy całego odcinka według przedstawiciela wydziału ekonomicznego PZPR miał wynieść 23 mln zł⁵⁶.

Miesiąc później, w kwietniu 1959 r., można było zapoznać się z opracowaniem przygotowanym w DOKP. Przedstawiciele kolei udowadniali nie tylko, że inwestycję można i należy odłożyć na następne 5 lat, ale także proponowali, aby na linii Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki wybudować tańszą tymczasową linię tramwajową. Takie rozwiązanie według specjalistów z PKP miało gwarantować powstanie osiedli, dla których w późniejszym czasie potrzebna byłaby kolej. Przy okazji przeprowadzono kontrolę stanu istniejącego nasypu i przyczółków wiaduktów. Uznano ogólny stan jako bardzo dobry, niewymagający większych prac remontowych oraz stwierdzono nieznaczne uszkodzenia nasypu spowodowane przez okolicznych mieszkańców, którzy czerpali z niego żwir. Obliczono, że na odbudowę wiaduktów potrzeba będzie ok. 200 t stali⁵⁷. Mimo negatywnego stanowiska specjalistów z Polskich Kolei Państwowych, dzięki działaniom Społecznego Komitetu Budowy Kolei Gdańsk – Kokoszki opracowano w prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku wytyczne do rewitalizacji nieczynnego od 1945 r. szlaku. Dokumentację i opis założeń inwestycji wykonano w Pracowni Urbanistycznej Wydziału Architektury i Nadzoru Budowlanego we wrześniu 1959 r. i uzgodniono z Biurem Inwestycji gdańskiej dyrekcji kolei. Skupiono się przede wszystkim na koniecznej odbudowie zniszczonych wiaduktów, dla których zalecano przyjąć normę obciążeń jak dla linii drugorzędnej. W przypadku wiaduktu nad al. Grunwaldzką wymagany był zupełnie nowy projekt, gdyż w związku z zaplanowanym kontynuowaniem prac przy poszerzeniu arterii drogowej Gdańsk – Gdynia na odcinku między Wrzeszczem i Sopotem wyburzony miał zostać jego wschodni przyczółek. Nowy przyczółek miał być odsunięty o 14 m w kierunku wschodnim, natomiast przyczółek zachodni proponowano zachować. Sugerowano, by nowy wiadukt wykonać jako czteroprzęsłowy z trzema podporami ustawionymi w pasie rozdzielającym jezdnie oraz na skraju poboczy. Obiekt nad ul. Wita Stwosza miał być odbudowany w formie identycznej jak przed zniszczeniem, czyli jako trzyprzęsłowy z podporami pośrednimi ustawionymi po obu stronach torowiska tramwajowego. Odtworzenie przedwojennej konstrukcji proponowano także dla wiaduktu nad ul. Polanki, jednakże ze wskazaniem konieczności obniżenia niwelety jezdni o ok. 25 cm. Dla wiaduktu nad ul. Słowackiego, którego szerokość pozwalała na przeprowadzenie pod nim planowanej ważnej trasy komunikacyjnej, sugerowano tylko przeniesienie ciągów pieszych pod boczne przęsła.

56 *Otworzyły się realne perspektywy odbudowy linii kolejowej Gdańsk – Kokoszki*, *Dziennik Bałtycki*, nr 6, 14 marca 1959 r.

57 (czes), *PKP: odroczyć do następnej pięcioletki. Społeczeństwo: odbudować jak najszybciej*, *Dziennik Bałtycki*, nr 89, 15 kwietnia 1959 r.

Wiadukty nad ul. Dolne Młyny oraz w ciągu drogi łączącej Nowiec z Migowem, oprócz przywrócenia im pierwotnej formy, zalecano odbudować możliwie minimalnym kosztem⁵⁸. Poza odbudową wiaduktów zakładano wybudowanie w Brętowie dwukienkowej kasy biletowej i poczekalni oraz peronu o długości 200 m i wysokości 76 cm⁵⁹.

W założeniach projektowych opracowanych przez zespół techniczno-ekonomiczny DOKP Gdańsk w składzie: Czesław Borowski, inż. Józef Fiedler, inż. Mieczysław Sułko i Waclaw Wegner, koszt odbudowy wyliczono na 24 542 500 zł. Inwestycja miała się zamortyzować po upływie 9 lat. Ciekawe, że pod wpływem wytycznych podanych przez Zakład Planów Perspektywicznych Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego, przedstawiciele kolei uznali zasadność odbudowy odcinka z Wrzeszcza do Kokoszek. Zakładano, że w pierwszym okresie eksploatacji (określonym na lata 1963–1970) na linii kursować będzie rocznie 4360 pociągów pasażerskich o średnim ciężarze 144 ton i 600 pociągów towarowych o średnim ciężarze 250 ton. Przelotowość jednotorowej trasy przy możliwości krzyżowania się pociągów w Kiełpinku oceniono na 30 par pociągów na dobę. W kolejnym okresie eksploatacji zakładano możliwość zbudowania we Wrzeszczu osobnego dwukrawędziowego peronu przy torze nr 4 wyłącznie dla obsługi linii do Kokoszek. Miało być to jednak uzależnione od wzrostu potrzeb przewozowych i budowy drugiego toru z Wrzeszcza do Kokoszek, a być może także do Starej Piły. Dopiero na trzeci okres eksploatacji zaplanowano elektryfikację linii Wrzeszcz – Kokoszki⁶⁰.

Przygotowywano się w tym czasie do opracowywania kolejnego perspektywicznego planu urbanistycznego dla zespołu portowego Gdańsk – Gdynia, tzw. III planu GD. Przewidywano w nim, w oparciu o opracowane założenia do odbudowy linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek, że nastąpi nie tylko jej przywrócenie do ruchu, ale także elektryfikacja⁶¹. O tym, że inwestycja ta „została już w zasadzie zdecydowana”, pisali Jerzy Stankiewicz i Bohdan Szermer w wydanej w 1959 r. książce „Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia”⁶². Musiała być więc zaskoczeniem odpowiedź, jakiej Julianowi Tokarskiemu, wiceprezesowi Rady Ministrów, udzielono z Ministerstwa Komunikacji 23 sierpnia 1960 r. Stwierdzono w niej, po rozpatrzeniu sprawy przy udziale przedstawicieli

58 L. Lewiński, *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, praca dyplomowa, promotor dr inż. Władysław Koc, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolei, Gdańsk 1985, s. 167–168.

59 *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, teczka II, 1959–1960, akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1280/1373.

60 *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, teczka I, s. 6, 24–25.

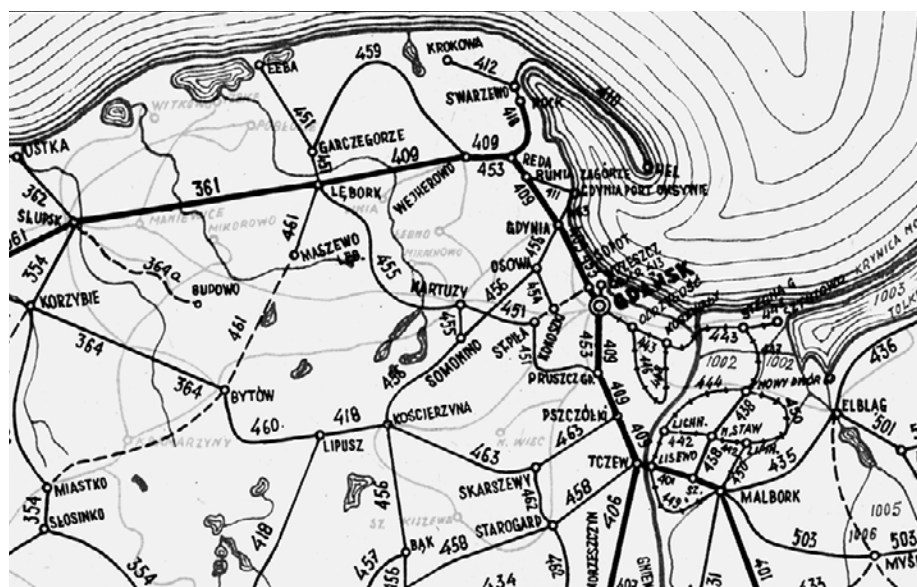
61 (erg), *Jak będzie wyglądał Gdańsk w roku 1975*, *Dziennik Bałtycki*, nr 277, 20 listopada 1959 r.

62 J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959, s. 328.



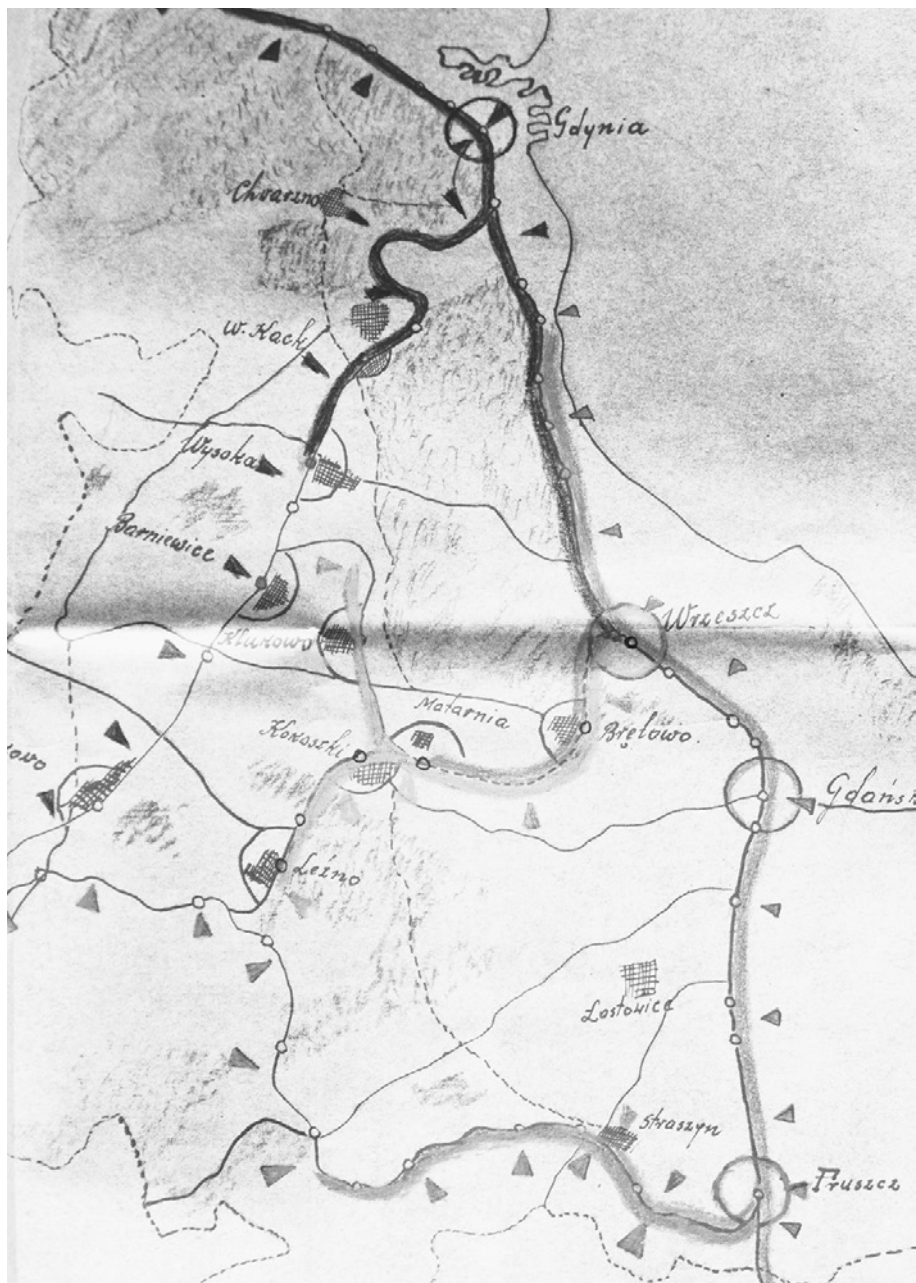
Fragment mapy gospodarczej DOKP Gdańsk z 1946 r. Brak zaznaczonego odcinka Wrzeszcz – Kokoszki.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Fragment mapy dołączonej do „Urzędowego rozkładu jazdy. Zima 1949/1950”. Kolej Wrzeszcz – Stara Piła na odcinku Wrzeszcz – Kokoszki linią przerywaną oznaczona jako uszkodzona.

REPR. ZE ZBIORÓW AUTORA



Plan rozmieszczenia osiedli satelickich w rejonie ciążenia linii kolejowych opracowany w 1959 r. w ramach założeń projektowych do odbudowy odcinka z Wrzeszcza do Kokoszek

REPR. ZE ZBIORÓW IRENEUSZA KRZYWICKIEGO



Fragment schematu sieci kolejowej z 1959 r. z zaznaczonym grubą szarą linią przebiegiem odcinka Wrzeszcz – Kokoszki

REPR. ZE ZBIORÓW IRENEUSZA KRZYWICKIEGO



Wiadukt kolejowy nad leśną drogą (przedłużenie ul. Kiepury). Widok w kierunku Brętowa. Przetom lat 50. i 60. xx w. Dziś po metalowych barierkach nie ma żadnego śladu.

REPR. ZE ZBIORÓW RODZINNYCH BARTOSZA BAJKÓW, [HTTP://BYEKUF.REPUBLIKA.PL/KOLEJ/KOLEJ.HTML](http://BYEKUF.REPUBLIKA.PL/KOLEJ/KOLEJ.HTML)

wKPG Gdańsk, Społecznego Komitetu Budowy Kolei Gdańsk – Kokoszki, KW PZPR Gdańsk i PRN Kartuzy, że nie można mówić o celowości odbudowy linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek. Według ministerstwa brakowało bowiem kompleksowego, opartego na zatwierdzonych założeniach rozwojowych, studium komunikacyjnego dla Trójmiasta. Nie oznaczało to co prawda całkowitego zaniechania planów odbudowy, ministerstwo zalecało jednak, by w pierwszej kolejności WRN w Gdańsku uzyskała aprobatę „odnośnie założeń rozbudowy miast satelickich i kierunków rozwojowych Trójmiasta”. Dopiero potem należało zlecić „opracowanie kompleksowego studium komunikacyjnego dla omawianego obszaru, które by obejmowało zagadnienia komunikacji miejskiej oraz podmiejskiej zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym”⁶³.

Temat odbudowy kolei zniknął z przynajmniej niektórych gazet, choć ze strony PKP wykonano ruch, który mógłby sugerować zrozumienie dla planów przyszłej rozbudowy Gdańska w kierunku zachodnim. W letnim rozkładzie jazdy ważnym od 29 maja 1960 r. na trasie Kokoszki – Gdynia pojawił się nowy przystanek kolejowy: Klukowo⁶⁴, a w jego pobliżu na 18 września 1964 r. na przejeździe kolejowym w ciągu ul. Słowackiego zaplanowano uruchomienie samoczynnej sygnalizacji świetlnej sygnalizującej czerwonym mrugającym światłem zbliżanie się pociągu do przejazdu⁶⁵. Medialnie jednak istotniejsze było rozpoczęcie kolejnych prac przy poszerzeniu trasy Gdańsk – Gdynia nazwanej Drogą Państwową nr 1. Tę inwestycję kwalifikowano jako jedną z najpilniejszych⁶⁶. Prace nad przebudową odcinka z Wrzeszcza do Sopotu rozpoczęto w 1961 r.⁶⁷, a w związku z nimi już od 1 stycznia zlikwidowano linię tramwajową nr 7 z Oliwy do Sopotu. W jej miejsce uruchomiono linię autobusową nr 122⁶⁸. Również w ramach przebudowy drogi, tak jak przewidywano w opracowanych w Wojewódzkiej Radzie Narodowej wytycznych do odbudowy kolei z Wrzeszcza do Kokoszek, likwidacji uległ wschodni przyczółek wiaduktu nad al. Grunwaldzką. Wyszadzo go w nocy z 26 na 27 stycznia 1961 r.⁶⁹

Sprawa odbudowy pojawiała się jeszcze przy niektórych okazjach, jak np. spotkania przedwyborcze. Na jednym z takich zebrań w 1961 r., P. Stolarek, przewodniczący prezydium WRN, przekonywał obecnych, że prace „idą obecnie w kierunku dla województwa o wiele bardziej korzystnym – budowy linii zelektryfikowanej”.

63 *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki, teczka II, 1959–1960*, akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1280/1373.

64 *Urzędowy rozkład jazdy pociągów. Lato 1960*, ważny od 29 maja 1960 r. do 1 października 1960 r., Ministerstwo Komunikacji, Wydawnictwa Komunikacyjne, 1960.

65 Ogłoszenie DOKP Gdańsk, *Dziennik Bałtycki*, nr 221, 17 września 1964 r.

66 *Najpilniejsze inwestycje komunikacyjne trójmiasta*, *Dziennik Bałtycki*, nr 272, 12 listopada 1960 r.

67 *Na trasie Gdańsk – Gdynia*, *Głos Wybrzeża*, nr 16, 19 stycznia 1961 r.

68 *Uwaga!*, *Dziennik Bałtycki*, nr 312, 29 grudnia 1960 r.

69 Ogłoszenie o wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego na al. Grunwaldzkiej od godz. 23 dnia 26 stycznia do godz. 4 dnia 27 stycznia 1961 r., *Dziennik Bałtycki*, nr 21, 25 stycznia 1961 r.

Nie da się jednak ukryć, że temat został raczej odłożony w czasie, bowiem stawiano przede wszystkim na połączenie z Gdynią, by „w perspektywie zbudować linię okrężną: Gdańsk – Gdynia – Kartuzy – Gdańsk”⁷⁰. Idei odbudowy nie porzucono jednak zupełnie. W zatwierdzonym w 1962 r. tzw. III planie GD, którego głównymi projektantami byli Bohdan Szermer i Adam Sokół zapisano, że gdański węzeł kolejowy „winien być uzupełniony przez odbudowę linii na Kokoszki”. Zaplanowano także nowy przystanek kolejowy przy ul. Wita Stwosza, co wraz z przeniesioną w to miejsce z rogu al. Grunwaldzkiej i al. Wojska Polskiego pętlą tramwajową tworzyć miało węzeł przesiadkowy. Koszt odbudowy linii kolejowej szacowano wówczas na 25 mln zł⁷¹.

Lata 60. XX w. to okres zdobywania obiektów rozebranego odcinka dawnej kolei przez kolejnych „użytkowników”. Do dotychczasowych spacerowiczów z dzisiejszej Strzyży i Brętowa dołączyło wojsko. W październiku 1963 r. rozkazem Ministra Obrony Narodowej marszałka Polski Mariana Spychalskiego powołano do życia 7 Łużycką Dywizję Desantową, oficjalnie nazywaną Jednostką Obrony Wybrzeża, a popularnie Niebieskimi Beretami⁷². Żołnierze tej formacji, tak zawodowi, jak i poborowi, ćwiczyli m.in. na terenie Ośrodka Ćwiczebnego Jasień, utworzonego pomiędzy Mígowem i Kiełpinkiem po obu stronach biegnącego na tym obszarze nasypu rozebranego odcinka kolei z Wrzeszcza do Kokoszek⁷³. Kolejnymi odkrywcami byli amatorzy wspinaczki. Pierwszych wypraw członkowie Klubu Wysokogórskiego „Trójmiasto” dokonali w 1967 r. Początkowo treningi odbywały się głównie na wiadukcie nad brukowaną wówczas ul. Słowackiego. Uczestnicy wyprawy polarnej kpt. Dariusza Boguckiego ćwiczyli tu m.in. pokonywanie szczelin lodowych. Później ruch wspinaczkowy przeniósł się na kolejne wiadukty, którym alpinisci nadali własne nazwy: Przewieszki (zniszczony nad drogą z Brętowa na Srebrzyisko), Elektryczny i Gdyński (przy ul. Ogrodowej), Łuki (nad ul. Dolne Mígowo), Parch (kładka nad dawnym torowiskiem w okolicy Mígowa), Biały na Poligonie (nad ul. Wołkowyską), Czerwony na Poligonie (przed dawną stacją w Kiełpinku). Najbardziej popularne i najczęściej eksploatowane były wiadukty brętowskie. W złym tonie w tamtych czasach było podkuwanie i montowanie haków, gdyż niszczyło cegły i przyczyniało się do degradacji obiektów. Rywalizacja alpinistów prowadziła do wyznaczania i zdobywania kolejnych tras wspinaczkowych na wiaduktach, spośród których od połowy lat 70. XX w. popularny stał się obiekt nazwany Łuki⁷⁴.

70 Aktywizacja gospodarcza Kaszub tematem spotkań przedwyborczych z tow. Z. Kliszko, *Głos Wybrzeża*, nr 85, 10 kwietnia 1961 r.

71 J. Kowalski, *Sprawa kolei Kokoszki – Wrzeszcz. 10 kilometrów toru*, *Głos Wybrzeża* nr 178, 28 lipca 1973 r.

72 *Zarys historii „Niebieskich Beretów”*, praca zbiorowa, Dowództwo 7 BOW, Gdańsk 1993, s. 19.

73 Niebieskie Berety i inne rozlokowane w Gdańsku po II wojnie światowej jednostki wojskowe ćwiczyły m.in. na terenach dzisiejszego osiedla Przymorze. Prawdopodobnie dopiero po rozpoczęciu budowy wspomnianego osiedla utworzono garnizonowy poligon w okolicach Jasienia.

74 *Dzieje murków*, *murki.pl*, <http://murki.pl/ppm.dzieje.acs>, dostęp 11 listopada 2011 r.

W tym samym czasie użytkownikami brzegów nasypu na brętowskim odcinku stali się właściciele ogródków działkowych. Do budowy płotów wokół swoich działek często wykorzystywali oni wycofane z użytku szyny tramwajowe i drewniane podkłady uzyskiwane po remontach linii z zajezdni przy ul. Wita Stwosza. Budowano z nich także stopnie i fundamenty altanek⁷⁵.

Dekada rządów Edwarda Gierka przyniosła zmiany i nowe nadzieje na odbudowę linii Kaszubskiego Ekspresu. Od 1971 r. przez stację w Kokoszkach w ruchu pasażerskim kursowały co prawda tylko pociągi z wagonami 2 klasy⁷⁶, ale parowozy Oi1 i Oi2 zostały zastąpione wagonami motorowymi SN61 z wagonami Bh. Maksymalne obciążenie na trasie Stara Piła – Kokoszki – Osowa oceniano wówczas na 600 ton, maksymalną liczbę osi pociągów na 77 (do Kokoszek ze Starej Piły) i 82 (z Kokoszek do Starej Piły), a przelotowość na 24 pary pociągów, z czego PKP wykorzystywało 33% (w ruchu pasażerskim i towarowym). Jeszcze w latach 1969–1970 wymieniono nawierzchnię na odcinku Kokoszki – Osowa, choć przed 1975 r. nie planowano większej modernizacji. 25 sierpnia 1970 r. uzyskano pozwolenie na budowę określające termin związanego z budową dzielnicy magazynowo-przemysłowej I etapu rozbudowy stacji w Kokoszkach na okres od 1 września 1970 r. do 31 października 1971 r. Oprócz nowych torów i bocznic powstały też nowe budynki nastawni, których usytuowanie uzgodniono w listopadzie 1969 r., a całość rozwiązań w zakresie urządzeń zarządzania ruchem kolejowym w styczniu 1970 r. Protokół zdawczo-odbiorczy rozbudowanej stacji podpisano 19 stycznia 1972 r.⁷⁷ Na tym etapie głównym użytkownikiem przemysłowym był otwarty w tym samym roku Gdański Kombinat Budowy Domów, tzw. fabryka domów⁷⁸. Budową bocznic od stacji Kokoszki były zainteresowane także inne zakłady. Jeszcze w 1968 r. Biuro Projektów Przemysłu Cementowego i Wapienniczego z Krakowa zapytywało o możliwość zlokalizowania przesypowni w okolicach Trójmiasta. Wskazywano m.in. Kokoszki, co jednak odradzała DOKP sugerując jako lokalizację dla nowego zakładu Wejherowo lub Osowę. Pod koniec 1968 r. (19 grudnia) spisano także protokół z ustaleniami dotyczącymi ewentualnej budowy bocznic z Kokoszek do tuczarni w Kiełpinku. Ustalono, że bocznicą taką mogłaby się odgałęziać w km 9,4 dawnego szlaku Wrzeszcz – Kokoszki, a w związku z tym, iż z tego toru korzystało już CPN, to wagony gdańskich zakładów mięsnych miałyby być podstawianiane przez lokomotywkę z bazy paliw. W drugiej połowie 1973 r. o wydanie opinii dotyczącej rozbudowy bocznic do bazy w Kiełpinku wnioskowało CPN, które na lata 1974–1976 zaplanowało modernizację i rozbudowę składów

75 *Przystanek Brętowo. Gdzie w końcu był?*, forum *Dawny Gdańsk*, <http://www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=64088#64088>, dostęp 11 listopada 2011 r.

76 *Rejonowy rozkład jazdy pociągów. Gdańsk*, ważny od 23 maja 1971 r. do 27 maja 1972 r., Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1971.

77 *Bocznicie Kokoszek: Centrostal, Nowa Fabryka Domów, Metalzbyt, CPN 9 Kiełpinek, 1968–1978*,teczka ze zbiorów Grzegorza Feya.

78 *Raport z kombinatu w Kokoszkach, Głos Wybrzeża*, nr 139, 13 czerwca 1973 r.

paliwowych. Kolejowy zarząd ruchu nie miał zastrzeżeń co do zgłoszonego projektu, sugerował jednak modernizację toru tak, by mogły po nim jeździć pociągi o nacisku osi 20 ton. Ustalenia w sprawie rozbudowy zakończono w styczniu 1974 r. W październiku tego samego roku Gdański Kombinat Budowy Domów złożył w DOKP zapytanie o możliwość rozbudowy bocznicy w dzielnicy przemysłowej Kokoszek lub jej doprowadzenie do dzielnicy przemysłowej w Pruszczu Gdańskim albo do dzielnicy mieszkaniowej Gdańsk Chełm. Dla tej planowanej na lata 1975–1977 inwestycji, DOKP wskazało jako jedyną możliwość rozbudowę w Kokoszkach. Warunki budowy nowej bocznicy dla fabryki domów w Kokoszkach ustalono w listopadzie 1974 r., a zgodę na jej odgałęzienie od istniejącej bocznicy Centrostału wydano w grudniu. W następnym roku zdecydowano jednak o innej lokalizacji nowych hal fabryki domów i dotychczasowe ustalenia przestały być aktualne. W marcu 1976 r. wnioskowano o wydłużenie istniejących już torów kombinatu, na co wydano zgodę w kwietniu. W tym samym roku o budowę bocznic wnioskowały także Metalzbyt i Państwowe Magazyny Usługowe. W kwietniu 1977 r. ponownie w kwestii rozbudowy bocznicy kolejowej zgłosiło się CPN. Chodziło o pilne opracowanie dokumentacji dla przedłużenia toru z bazy paliwowej o 150 m na teren będący w użytkowaniu resortu MON. Ustalenia dotyczące bocznicy zatwierdzono w połowie 1978 r. Planowany skład MPS powstał w obrębie poligonu Niebieskich Beretów (JW 3522)⁷⁹.

Ukończony w 1973 r. pod kierunkiem Wiesława Gruszkowskiego IV plan GD podtrzymywał konieczność odbudowy linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek dla ruchu pasażerskiego⁸⁰. W lokalnej prasie zaczęły się ukazywać artykuły, w których dowodzono słuszności takiej inwestycji, ale były także głosy sprzeciwu. Nie bez znaczenia w dyskusjach było rozszerzenie z dniem 1 stycznia 1973 r. granic administracyjnych Gdańska o Osowę, Wysoką, Klukowo, Firogę, część Rębichowa, Bysewo, Matarnię, Kokoszek, Kiełpinek i Jasiień⁸¹ oraz, związana z budową portu lotniczego w Rębichowie, likwidacja z dniem 15 lipca 1973 r. odcinka Kokoszek – Osowa. Od tego momentu, jak informowano w lokalnej prasie, pociąg pasażerski wyjeżdżający z Kartuz o godz. 4:16 kończył bieg w Kokoszkach o godz. 5:08, a w przeciwnym kierunku wyruszał z Kokoszek o godz. 8:07, by do Kartuz dotrzeć o godz. 9:00⁸². Prawdopodobnie jednak z ruchu pasażerskiego wyłączono od razu cały odcinek Osowa – Klukowo – Kokoszek – Leżno – Stara Piła (nastąpiło to najpóźniej we wrześniu 1973 r.) i pociągi z Kokoszek do Kartuz już nie kursowały. Rozbiórkę toru w miejscu przyszłego pasa startowego lotniska rozpoczęto już następnego dnia.

79 Bocznice Kokoszek: Centrostal, Nowa Fabryka Domów, Metalzbyt, CPN 9 Kiełpinek, 1968–1978, teczka ze zbiorów Grzegorza Feyy.

80 J. Kowalski, *Sprawa kolei Kokoszek – Wrzeszcz. 10 kilometrów toru*, *Głos Wybrzeża*, nr 178, 28 lipca 1973 r.

81 M. Najmajer, *Rozwój przestrzenny Gdańska, Teka gdańska 3*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk 1998, s. 17–18, 24–25.

82 *Tylko z Kokoszek do Kartuz*, *Głos Wybrzeża*, nr 167, 16 lipca 1973 r.

Od Firogi natomiast zbudowano dwie bocznice: do transportu paliwa lotniczego oraz do Gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych w Matarni.

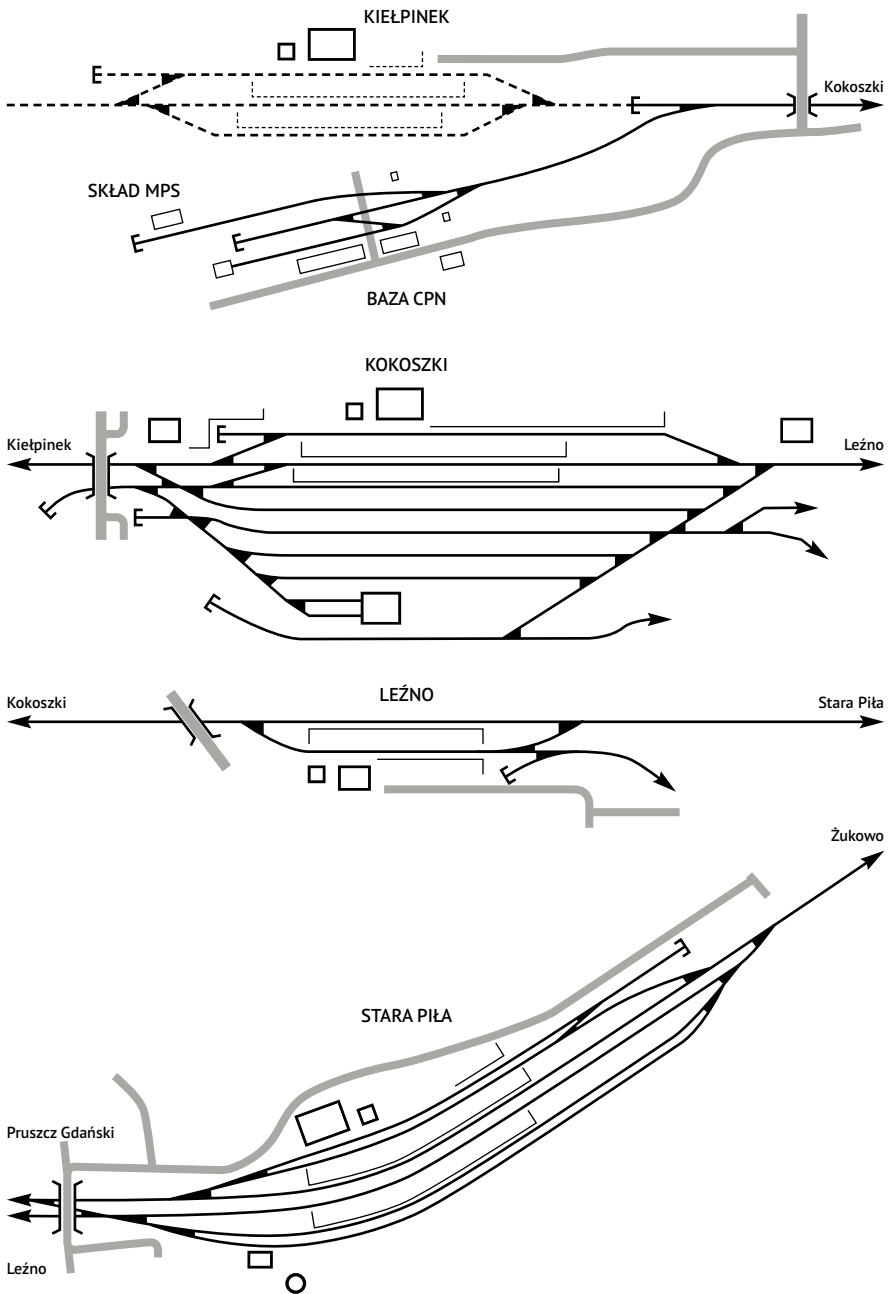
Jeszcze w 1971 r. proponowano, aby linię kolejową z Wrzeszcza do Kokoszek odbudować w formie bocznic dla Gdańskiego Kombinatoru Budowy Domów. Pomysł ten był uzasadniony, tym bardziej, że wówczas rozpoczynała się już budowa osiedla Zaspą, w którą zaangażowana była fabryka domów. Jak wspominał jeden z autorów tej koncepcji, mgr inż. Jerzy Walicki, pomysł obejmował także, po zakończeniu budowy zaspiańskiego osiedla, wykorzystanie bocznic jako kolei publicznej⁸³. Wątek ten został podchwycony przez dr. inż. Janusza Kowalskiego z Politechniki Gdańskiej. W serii artykułów, które ukazywały się w „Głosie Wybrzeża” w 1973 r., pisał on o tym, że tylko na osiedle na likwidowanym gdańskim lotnisku transportuje się 75% materiałów budowlanych wyprodukowanych w Kokoszkach. Pozostała część produkcji fabryki domów przeznaczona była na budowy w Pruszczu Gdańskim, Siedlcach, przy ul. Pomorskiej (osiedle Żabianka) i w Brodwinie. Janusz Kowalski nie zapominał także o dojeżdżających do pracy w Gdańsku i Gdyni z powiatu kartuskiego i kościerskiego pracownikach, którzy zbyt wiele czasu spędzali w nie najlepiej funkcjonującej komunikacji autobusowej realizowanej przez PKS. W 1968 r. do Trójmiasta dojeżdżało 47 tys. pracowników, a w 1972 r. już 77 tys. Kolej Wrzeszcz – Kokoszki służyć miała także rekreacyjnym wyjazdom weekendowym mieszkańców Gdańska⁸⁴. Odmienne temat widział mgr inż. Zygmunt Szkóp, wówczas już emerytowany zastępca dyrektora Okręgu Kolei Państwowych w Gdańsku. Uważał, że znaczenie szlaku Kaszubskiego Ekspresu jest wyolbrzymione. Kolej, na której według niego (co nie było zgodne z faktami) przed II wojną światową kursowały tylko dwie pary pociągów na dobę, na dodatek jednotorowa, była zbyt kosztowna. W samą odbudowę, pisał w „Głosie Wybrzeża”, należało zainwestować nie jak dotąd sygnalizowano 22 mln zł, tylko co najmniej 30 mln zł. Szkóp doliczał do tego wynoszący według jego szacunków 198 mln zł koszt taboru spalinowego. Elektryfikację uważał za zbyt kosztowną. Przewozy, które oceniał na maks. 4–5 tys. pasażerów w jednym kierunku w godzinach szczytu, miały nie gwarantować zwrotu inwestycji. Także czas przejazdu koleją miał być niesatysfakcjonujący, bo o 33 minuty dłuższy od trwającej 40 minut podróży autobusem z Wrzeszcza do Kartuz przez Kokoszki i Żukowo⁸⁵.

Janusz Kowalski w kolejnym artykule dziwił się, że w PKP notorycznie torpeduje się plany władz wojewódzkich i nie przyjmuje się do wiadomości zapisów kolejnych planów GD. Winił DOKP m.in. za ceny mieszkań na Żabiance. Jak dowodził, gdyby materiały budowlane z Kokoszek były przewożone odbudowaną linią kolejową,

83 J. Walicki, *Sprawa odbudowy linii kolejowej Kiełpinek – Wrzeszcz. Głos za działaniem, Głos Wybrzeża*, nr 202, 25 sierpnia 1973 r.

84 J. Kowalski, *Sprawa kolei Kiełpinek – Wrzeszcz. 7 kilometrów toru, Głos Wybrzeża*, nr 190, 11 sierpnia 1973 r.

85 Z. Szkóp, *Spór o tory, Głos Wybrzeża*, nr 193, 15 sierpnia 1973 r.



Schematy torowe stacji Kielpinek, Kokoszki, Leżno i Stara Piła w latach 70. xx w.

OPRACOWANIE NA PODSTAWIE ART. L. LEWIŃSKIEGO I PLANÓW Z ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO



Przyczółki wiaduktu nad przebudowywaną wówczas ul. Polanki. Widok w kierunku Wrzeszcza (po prawej zajezdnia tramwajowa). Wrzesień 1972 r.

FOT. ROMAN WITKOWSKI



Widok ze wzgórza w kierunku Niedźwiednika. U dołu droga na nasypie dawnej linii kolejowej Wrzeszcz – Stara Piła. Lato 1977 r.

REPR. Z ARCHIWUM DOMOWEGO DARIUSZA GAŁĄŻKI



Widok na nasyp ze wzgórza nad dzisiejszą ul. Rakoczego w kierunku zachodnim.
Zima 1977 r.

REPR. Z ARCHIWUM DOMOWEGO DARIUSZA GAŁĄŻKI



Widok na nasyp ze wzgórza nad dzisiejszą ul. Rakoczego w kierunku zachodnim
w ujęciu bardzo zbliżonym do powyższego. Fragment nasypu w prawym dolnym
rogu został później rozebrany. Lato 1977 r.

REPR. Z ARCHIWUM DOMOWEGO DARIUSZA GAŁĄŻKI



Wschodni przyczółek łukowego wiaduktu kolejowego nad ul. Dolne Migowo. Widok od strony północnej. 1973 r.

FOT. ANDRZEJ PACZYŃSKI



Wiadukt w okolicach Migowa. Widok w kierunku wschodnim na wzgórza, na których dziś stoją bloki przy ul. Marusarzówny. 1973 r.

FOT. ANDRZEJ PACZYŃSKI





Wybudowana w 1960 r. poczekalnia dla podróżnych na przystanku Klukowo, którego krawędź peronową wykonano z używanych podkładów. 9.09.1973 r. FOT. ROMAN WITKOWSKI



Wkrótce po zawieszeniu ruchu pociągów z Osowej do Kokoszek, na odcinku przeznaczonym pod budowę nowego lotniska zdemontowano nawierzchnię kolejową. Klukowo – Kokoszki. 9.09.1973 r.

FOT. ROMAN WITKOWSKI

to i transport byłyby tańsze i w związku z tym ceny mieszkań przy ul. Pomorskiej niższe. Dr Kowalski nie omieszczał przypomnieć, iż jego oponent, Zygmunt Szkóp, pełnił odpowiedzialne stanowisko w czasach rozbiórki linii Wrzeszcz – Kokoszki⁸⁶. Osobiste przytyki nie zdominowały jednak debaty nad zniszczonym odcinkiem, a do dyskusji przyłączali się kolejni zwolennicy odbudowy. W sierpniu 1973 r. specjaliści z Politechniki Gdańskiej w towarzystwie dziennikarza „Głosu Wybrzeża” i foto-reportera Zbigniewa Kosycarza odbyli spacer nasypem kolei od al. Grunwaldzkiej do wiaduktu nad ul. Dolne Migowo. Dr inż. Zygmunt Kozakow – docent w Zakładzie Mostów, mgr inż. Tadeusz Raś – docent w Zakładzie Komunikacji i dr inż. Janusz Kowalski – adiunkt w Zakładzie Urbanistyki ocenili ogólny stan przyczółków i nasypu jako dobry, mimo śladów dewastacji, wysypisk śmieci na byłym torowisku w okolicach Osiedla Młodych oraz zupełnego braku prac konserwacyjnych ze strony PKP będących właścicielem szlaku. Celowość odbudowy według przedstawicieli politechniki nie podlegała dyskusji, choć, jak podkreślał mgr inż. Raś, niezbędne były roboty konserwacyjne, uzupełnienie ubytków nasypu i jego poszerzenie w miejscach, w których miały powstać nowe przystanki. Dalej w swojej ocenie poszedł dr inż. Kozakow, który zaproponował odbudowę wiaduktów w formie oryginalnej lub nowoczesnej z użyciem materiałów prefabrykowanych z wykorzystaniem – po uprzednim remoncie – istniejących przyczółków. W związku z szerszą al. Grunwaldzką nowy projekt potrzebny byłby tylko dla wiaduktu nad tą ulicą⁸⁷. Decyzja o odbudowie jednak nie zapadała. Szczególnym akcentem okazało się zamknięcie w 1973 r. odcinka Stara Piła – Kokoszki dla ruchu osobowego. Dla odciętych od możliwości dojazdu do fabryki domów pracowników kombinat w Kokoszkach musiał wynająć od PKS autokary i zorganizować własny transport⁸⁸.

Nie bez znaczenia w dyskusji okazała się kwestia nowego gdańskiego lotniska i możliwości dojazdu do niego. Budowę portu lotniczego rozpoczęto w Rębiechowie w grudniu 1971 r., a otwarto go 2 maja 1974 r. Betonowanie drogi startowej ukończono we wrześniu 1973 r., a więc niedługo po likwidacji toru między Kokoszkami i Klukowem⁸⁹. W dniach 11 i 12 grudnia tego samego roku członkowie Sekcji Komunikacji Miejskiej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Gdańsku zwołali konferencję we Wdzydzach Kiszewskich, na której omawiano sprawy związane z budową układu komunikacyjnego potrzebnego dla nowego portu lotniczego. Analizowano rozwiązania zastosowane przy lotniskach w państwach zachodniej Europy oraz związane z tym koszty inwestycji w poszczególne środki transportu.

86 J. Kowalski, *Sprawa odbudowy linii kolejowej Kiełpiniek – Wrzeszcz. Sam na barykadzie*, *Głos Wybrzeża*, nr 202, 25 sierpnia 1973 r.

87 (jer.), *Sprawa kolei Wrzeszcz – Kiełpiniek. Tylko 5 wiaduktów*, *Głos Wybrzeża*, nr 208, 1 września 1973 r.

88 J. Kowalski, Sokołowski M., *Codziennie podróże*, *Głos Wybrzeża*, nr 155, 2 lipca 1974 r.

89 A. Młyńska, *Geneza powstania lotniska w Gdańsku Rębiechowie – cz. II*, *Histmag.org*, <http://histmag.org/?id=4233>, dostęp 11 listopada 2011 r.

Podkreślano konieczność uruchomienia linii kolejowej z Wrzeszcza do Kokoszek wraz z jej przedłużeniem do Rębiechowa, co miało umożliwić dojazd do lotniska także mieszkańcom Kartuz i Kościerzyny. Kolej ta pełnić miała taką samą funkcję jak SKM, stanowiąc jej zachodnią odnogę dzięki wybudowaniu nowych przystanków przy ulicach Wita Stwosza, Słowackiego i dzisiejszej Rakoczego. Zdawano sobie sprawę z tego, że przywrócenie do ruchu Kaszubskiego Ekspresu nie byłoby łatwe. Problemem stało się włączenie w istniejącą kolej średnicową, jak zaczęto wówczas nazywać istniejący szlak kolei elektrycznej. Najmniej kłopotliwe byłoby zakończenie linii we Wrzeszczu, ale z powodu koniecznych przesiadek zwiększałoby tłok na SKM. Przekroczenie torów dalekobieżnych w jednym poziomie byłoby zbyt uciążliwe, a estakadą zbyt kosztowne. Dobudowanie kolejnej pary torów na odcinku Gdańsk – Wrzeszcz, tak by kolej z Kokoszek prowadziła do Gdańska bez krzyżowania z torami dalekobieżnymi i torami SKM, również było pomysłem kosztownym. Kuszający wydawał się pomysł połączenia zachodniej SKM z planowaną przymorską linią SKM za pomocą estakady nad linią średnicową, co zapewne również nie byłoby tanie. Mimo tych nieuzupełnień dla sprawy odbudowy pozytywnych rozważań jednogłośnie opowiedziano się za koniecznością przywrócenia ruchu kolejowego na linii Wrzeszcz – Kokoszki, nazywanej od tego czasu także zachodnią SKM, jako najlepszego rozwiązania komunikacyjnego dla lotniska w Rębiechowie. Postulowano przy tym opracowanie szczegółowego studium celowości rewitalizacji kolei z uwzględnieniem różnych środków transportu⁹⁰.

Szybki wzrost liczby zatrudnionych w trójmiejskiej aglomeracji stał się przyczynkiem do kolejnych analiz układu komunikacyjnego. Zakładano, że nieodzowne będzie współgranie komunikacji autobusowej i tramwajowej z koleją nie tylko miejską, ale także z podmiejską. Planowano rozbudowę SKM m.in. o linie: południową (Gdańsk – Chełm – Ujeścisko – Łostowice – Pruszcz Gd. – Pszczółki), przymorską (z Sopotu skrajem Przymorza i Zaspy przez Nowy Port i tunelem pod Martwą Wisłą, a z rejonu Portu Północnego przez Gdańsk Południowy do Śródmieścia), zachodnią (Łostowice – Kokoszki – port lotniczy lub Wrzeszcz – Kokoszki – port lotniczy). Nie zapomniano przy tym o parkingach przy przystankach SKM „dla umożliwienia korzystania z komunikacji publicznej w systemie »park and ride«”⁹¹. Linie przymorską i południową zamierzano budować już w latach 1975–1980. Planowane osiedle w Pieckach i Migowie miało uzyskać połączenie tramwajowe poprzez przedłużenie linii z ul. Kartuskiej⁹². Sporządzenie planu urbanistycznego Kokoszek pozwoliło kolejny raz wskazać potrzebę odbudowy rozebranej w 1946 r. kolei z Wrzeszcza.

90 J. Kowalski, *Sprawa odbudowy linii kolejowej Wrzeszcz – Kokoszki. 3 grosze lotników*, *Głos Wybrzeża*, nr 304, 22 grudnia 1973 r.

91 J. Bogusławski, *ABC gdańskiej komunikacji. Perspektywy rozwojowe*, *Głos Wybrzeża*, nr 225, 24 września 1974 r.

92 J. Bogusławski, *ABC gdańskiej komunikacji. Prognoza do 1990 roku*, *Głos Wybrzeża*, nr 226, 25 września 1974 r.

Oceniano, że w godzinach szczytu przez Kokoszki przewijać się będzie nawet 20 tys. osób. W związku z tym sugerowano, że bez odbudowy szlaku Kaszubskiego Ekspresu na zachodzie Gdańska powstać może dzielnica chora, bo pozbawiona sprawnej komunikacji⁹³. Nie spodziewano się jednak, że władze kolejowe kiedykolwiek podejmą decyzję o tej koniecznej dla miasta inwestycji. Dr Janusz Kowalski, cytując listy od czytelników jego artykułów, skłaniał się ku twierdzeniu, iż w sytuacji, gdy cały odcinek kolei z Wrzeszcza do Kokoszek znajduje się od 1973 r. w granicach administracyjnych Gdańska, sprawą rewitalizacji linii kolejowej powinny zająć się władze miasta⁹⁴. Żadnych decyzji jednak nie podjęto, a narastające w drugiej połowie lat 70. XX w. trudności gospodarcze przyczyniły się do rezygnacji z wielu inwestycji. Kontynuowano prace związane z rozpoczętymi budowlami. Obwodnicę Trójmiasta, pomiędzy Kiełpinkiem i Karczemkami, niemal w miejscu, gdzie przed II wojną światową była granica Wolnego Miasta Gdańska, poprowadzono wiaduktem nad użytkowaną przez CPN bocznica z Kokoszek do bazy w Kiełpinku. W związku z budową drogi do nowego osiedla Piecki – Mígowo, popularnie nazywanego Moreną, wyburzono wiadukt nad dzisiejszą ul. Rakoczego (na niektórych ówczesnych planach ul. Nowopiecewska). Kilka ze swoich tras utracili także amatorzy wspinaczki – zawałiła się część południowego przyczółka przepustu drogi między Brętowem a Srebrzyskiem.

Pod koniec lat 70. XX w. narastały problemy z dojazdem do Gdańska. Narzekano m.in. na zbyt małą częstotliwość autobusów linii 167 kursujących przez Kokoszki⁹⁵, co próbowano ratować zwiększoną liczbą autobusów PKS z Kartuz⁹⁶. Sytuacja w kraju ogólnie jednak stawała się coraz gorsza. Strajki w sierpniu 1980 r. objęły także stacje i magazyny Centrali Paliw Naftowych. Władze, obawiając się odcięcia od możliwości nabywania paliwa, postanowiły zabezpieczyć swoje interesy. Decyzją Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej do zabezpieczenia magazynów paliw płynnych w Kiełpinku wydzielono 20 sierpnia pluton ZOMO. Już dzień później nieznani sprawcy zablokowali prowadzącą do bazy CPN bocznica kolejową poprzez ułożenie w poprzek torów czterech solidnych pni drzew. Zostali oni zatrzymani 27 sierpnia po śledztwie wszczętym na zlecenie prokuratury. Byli nimi trzech mieszkańcy Niestępowa w wieku od 18 do 20 lat⁹⁷.

Na nieodbudowanej linii kolejowej Wrzeszcz – Kokoszki nadal ćwiczyli żołnierze na poligonie garnizonowym w Jasieniu, a na wiaduktach amatorzy wspinaczki. W 1982 r. po raz pierwszy urządzono na nich egzamin wstępny dla członków

93 J. Kowalski, *Kokoszki – nowa wielka dzielnica*, *Głos Wybrzeża*, nr 265, 13 listopada 1974 r.

94 J. Kowalski, *ABC gdańskiej komunikacji. Zadanie miasta*, *Głos Wybrzeża*, nr 291, 13 grudnia 1974 r.

95 *Trudno pogodzić się z taką odpowiedzią*, *Dziennik Bałtycki*, nr 128, 7 czerwca 1978 r.

96 *Nowe połączenia do Kartuz*, *Dziennik Bałtycki*, nr 181, 11 sierpnia 1978 r.

97 *Sierpień '80 w kronikach MO i SB*, *Gazeta Wyborcza*, <http://wyborcza.pl/1,109015,2848115.html>, dostęp 11 listopada 2011 r.



Poborowi 4 kompanii desantowej 35 pułku Niebieskich Beretów podczas ćwiczeń na poligonie garnizonowym oc Jasień. W tle nasyp i wiadukt kolejowy przed stacją w Kietpinku. Jesień 1978 r.

REPR. Z ARCHIWUM JERZEGO HRYSZKI





Zniszczony w czasie II wojny światowej przepust drogi z Brętowa do Srebrzyska.
Widok w kierunku zachodnim. 1975 r.

FOT. ANDRZEJ PACZYŃSKI



Uszkodzenie nasypu spowodowane wybieraniem żwiru przez mieszkańców w pobliżu rozebranego w latach 70. xx w. wiaduktu nad ul. Rakoczego. Widok od strony Brętowa. 1975 r.

FOT. ANDRZEJ PACZYŃSKI



Przyczółki zniszczonego w 1945 r. wiaduktu kolejowego nad ul. Słowackiego. Widok w kierunku Brętowa i Niedźwiednika. 4.07.1993 r.

FOT. ROMAN WITKOWSKI



Parowóz Ty42-103 z pociągiem zbiorczym na odcinku między Kokoszkami i Leźnem. Po prawej w tle przy stacji w Kokoszkach budynki Gdańskiego Kombinat Budowy Domów, tzw. fabryki domów. 7.10.1984 r.

FOT. ROMAN WITKOWSKI



Żołnierze służby zasadniczej Niebieskich Beretów w drodze na poligon garnizonowy oc Jasień pod wiaduktem drogowym w okolicach Migowa. Widok w kierunku Wrzeszcza. Lata 90. XX w.

REPR. Z ARCHIWUM DOMOWEGO DARIUSZA GAŁĄŻKI





Parowóz Ty42-126 z pociągiem zbiorczym z Kokoszek przez Starą Piłę do Kartuz przejeżdża



Wiadukt drogowy w ciągu ul. Szczęśliwej w Kiełpinku. Widok w kierunku zachodnim w stronę stacji w Kokoszkach. 3.06.1994 r.

FOT. ROMAN WITKOWSKI



na wiadukcie przy ul. Maszynowej w Kokoszkach. 23.05.1990 r.

FOT. ROMAN WITKOWSKI



Wiadukt w ciągu ul. Nowatorów przed remontem rozpoczętym w 2003 r. Widoczny tor linii Kokoszki – Gdynia. Widok w kierunku zachodnim na równię stacji w Kokoszkach. Wiosna 2003 r.

FOT. MAREK WASILEWSKI, [HTTP://BYEKUF.REPUBLIKA.PL/KOLEJ/KOLEJ.HTML](http://BYEKUF.REPUBLIKA.PL/KOLEJ/KOLEJ.HTML)



Wiadukt w ciągu ul. Bysewskiej przed remontem. Widok w kierunku stacji w Leźnie.
Wiosna 2003 r.

FOT. BARTOSZ BAJKÓW, [HTTP://BYEKUF.REPUBLIKA.PL/KOLEJ/KOLEJ.HTML](http://byekuf.republika.pl/kolej/kolej.html)



Rozbiórka północnego przyczółka zniszczonego wiaduktu kolejowego nad ul. Słowackiego związana była z budową Trasy Słowackiego. Widok w kierunku Wrzeszcza.
Sierpień 2006 r.

FOT. BARTOSZ BAJKÓW, 31.08.2006., [HTTP://BYEKUF.REPUBLIKA.PL/KOLEJ/KOLEJ.HTML](http://byekuf.republika.pl/kolej/kolej.html)



Dawna bocznica do Gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych w Matarni dziś dostawnie urywa się przed bramą terenu lotniska. 20.05.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



Przejazd drogowy w ciągu ul. Słowackiego w Firodzie przed przebudową. Na wprost dawna bocznica Gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych w Matarni, na prawo tor bocznicy paliwowej portu lotniczego. 20.05.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ

Klubu Wysokogórskiego. Obejmował on przejście wszystkich tras, jakie wyznaczono na zniszczonym wiadukcie Przewieszki nad drogą z Brętowa do Srebrzyska. Dwa lata później na przełomie roku 1984 i 1985 urządzono konkurs z nagrodami nazwany Trawersem o Pół Litra⁹⁸.

W latach 80. XX w. o kolei z Wrzeszcza do Kokoszek raczej się nie pisało, choć nadal była przedmiotem rozważań dla studentów Politechniki Gdańskiej. W opracowanej w 1985 r. pracy dyplomowej Leszek Lewiński, dziś wicedyrektor Zakładu Polskich Linii Kolejowych w Gdyni, zaproponował odbudowę szlaku Kaszubskiego Ekspresu w formie jednotorowej zelektryfikowanej Szybkiej Kolei Regionalnej. Zakres tego opracowania można porównać tylko z analizami, jakie przeprowadzono w czasach projektowania linii kolejowej z Wrzeszcza do Starej Piły w początkach XX w. Kompleksowa analiza potoków podróźnych z Kaszub do Trójmiasta (PKP i PKS) z uwzględnieniem gdańskiej komunikacji miejskiej oraz kierunków rozwoju aglomeracji wraz z inwentaryzacją zniszczonego szlaku pozwoliła zaprojektować rewitalizację na miarę ówczesnych możliwości. Zasadniczym obciążeniem z kierunku zachodniego były dojazdy do pracy i szkół z Żukowa, Kartuz i Kościerzyny oraz w granicach Gdańska z dzielnic mieszkaniowych do Kokoszek. Według ówczesnych szacunków, należało spodziewać się potencjalnie nawet 20 tys. podróźnych w godzinach szczytu, których sprawne przewiezienie przy znacznym już wtedy obciążeniu istniejących dróg było w zasadzie niemożliwe. Wynikał z tego jednoznaczny cel odbudowy szlaku Kaszubskiego Ekspresu: ograniczenie do niezbędnego minimum komunikacji autobusowej na trasach Gdańsk – Żukowo – Kartuzy, Gdańsk – Kiełpinek – Kokoszki, Wrzeszcz – Kokoszki i Wrzeszcz – Piecki oraz ograniczenie zanieczyszczenia spalinami. Przy ogólnym dobrym stanie istniejącego nasypu stwierdzono konieczność naprawy uszkodzeń korpusu ziemnego i odbudowy zniszczonych obiektów inżynierskich wraz z odwodnieniem oraz remontu zachowanych wiaduktów. Odbudowa miała także objąć ułożenie nowej nawierzchni na odcinku Wrzeszcz – Kiełpinek, włączenie linii w głowicę wrzeszczańskiej stacji, budowę nowych przystanków Gdańsk Osiedle Młodych i Gdańsk Piecki oraz rewitalizację stacji Kiełpinek, modernizację odcinka Kiełpinek – Kokoszki oraz Kokoszki – Stara Piła wraz ze stacjami (Kokoszki, Leżno, Stara Piła), a także elektryfikację linii aż do Kartuz. Optymalne odległości międzyprzystankowe miały wynieść w przybliżeniu: Wrzeszcz – Gdańsk Osiedle Młodych 3 km, Gdańsk Osiedle Młodych – Gdańsk Piecki 3,5 km, Gdańsk Piecki – Kiełpinek 2,5 km, Kiełpinek – Kokoszki 3 km, Kokoszki – Leżno 3 km, Leżno – Stara Piła 4,5 km, Stara Piła – Żukowo Zachodnie 4,5 km, Żukowo Zachodnie – Gliniec 3 km, Gliniec – Dzierżążno 4 km i Dzierżążno – Kartuzy 5 km. Dzięki wykorzystaniu taboru EN57 (z możliwością zmiany na EN71), węzłom integracyjnym, położeniu nawierzchni typu ciężkiego z szyn S49 na podkładach

⁹⁸ *Dzieje murków*, *murki.pl*, <http://murki.pl/ppm.dzieje.acs>, dostęp 11 listopada 2011 r.

drewnianych lub strunobetonowych, kolej osiągająca na odcinku Wrzeszcz – Stara Piła prędkość 90 km/h miała w pełni zaspokajać potrzeby komunikacyjne⁹⁹. Mimo zaawansowania projektu stanowiącego pełną analizę i propozycję możliwie najtańszej, a jednocześnie ekonomicznie zasadnej odbudowy, była to tylko praca dyplomowa. Ówczesna sytuacja gospodarcza nie pozwalała na realizację nawet tego skromnego projektu.

W latach 1987–1989 amatorzy wspinaczki rzadziej odwiedzali brętowskie wiadukty¹⁰⁰. Eksploatację swojej bocznicy kontynuowało CPN. Ze względu na zły stan toru na odcinku Kokoszki – Kiełpinek prędkość pociągów z paliwem ograniczono do 15 km/h¹⁰¹. Prowadzone były one lokomotywami SM30–602 i 409Da–836 (SMO4)¹⁰². Między bazą CPN a pograniczem Migowa, Nowca i Brętowa nadal ćwiczyli żołnierze. Stan taki przetrwał transformację ustrojową. Po 1990 r. na odcinku brętowskim zniknęły słupy telegraficzne, a zbieracze złomu wycięli znaczne części zachowanych barierek na przyczółkach wiaduktów nad ulicami Wita Stwosza i Polanki.

W 1994 r. PKP przekazały Skarbowi Państwa swoją część zniszczonego odcinka Wrzeszcz – Kokoszki¹⁰³. Sześć lat później wyremontowano wiadukt nad torami kolejowymi w pobliżu stacji w Leźnie w ciągu drogi Gdańsk – Żukowo. W 2003 r. Agencja Mienia Wojskowego sprzedała teren poligonu garnizonowego w Jasieniu wraz ze znajdującymi się na nim pozostałościami linii kolejowej. W tym samym roku zamknięta została baza CPN w Kiełpinku, wyremontowano wiadukt w ciągu ul. Nowatorów w Kokoszkach oraz rozpoczęto remont części torów na stacji w Kokoszkach. Prace trwały jeszcze w 2004 r. Dawna bocznica CPN do Kiełpinka był już wówczas mocno zniszczona, zbieracze złomu wycinali spore fragmenty szyn a okoliczni mieszkańcy zaczęli wrywać podkłady i budować z nich ławki oraz ogrodzenia na pobliskich działkach. Baza paliw, należąca już do PKN Orlen, została odcięta od kolei. Na jej terenie pozostała część taboru – kilka wagonów cystern i dwie lokomotywy – z którego tylko spalinowóz 409Da został poddany konserwacji i jest nadal garażowany. W 2005 r. z przyczółków wiaduktu nad ul. Polanki wycięte zostały kolejne fragmenty oryginalnych barierek, a rok później w związku z następnym etapem budowy Trasy Słowackiego wyburzony został północny przyczółek wiaduktu nad ul. Słowackiego. W tym czasie nadal odbywał się ruch towarowy ze Starej Piły do Kokoszek obsługiwany przez lokomotywy SM42, przewóz materia-

99 L. Lewiński, *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, praca dyplomowa, promotor dr inż. Władysław Koc, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolei, Gdańsk 1985, s. 26–56, 58–59, 63–64, 69, 76, 84, 103, 107, 197, 203, 211.

100 *Dzieje murków, murki.pl*, <http://murki.pl/ppm.dzieje.acs>, dostęp 11 listopada 2011 r.

101 L. Lewiński, *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki*, praca dyplomowa, promotor dr inż. Władysław Koc, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolei, Gdańsk 1985, s. 107.

102 Obserwacja własna podczas wizyty w nieczynnej bazie paliw w Kiełpinku 17 stycznia 2012 r.

103 P. Piotrowski, *Tajemnice wału*, *Gazeta Wyborcza* nr 86, 10 kwietnia 2004 r.

łów z osowskiej cementowni (gdzie stacjonuje SM42-2537) oraz transport paliwa na lotnisko z Osowej przez Klukowo. W 2007 r. zlikwidowano bocznice do GPRD w Matarni, tor został odcięty przed bramą terenu lotniskowego, przez który prowadził do przedsiębiorstwa robót drogowych. W 2008 r. wyremontowano wiadukt w ciągu ul. Bysewskiej w Kokoszkach, a w ramach budowy tzw. lotniskowego odcinka Trasy Słowackiego w 2012 r. powstał nowy przejazd przez tory w Firodzie wyposażony w szlabany oraz sygnalizację świetlną. Do tego czasu, m.in. w związku z pracami przy przebudowie węzła Karczemki, zlikwidowano duży fragment dawnej boczniicy CPN. Nieużywane fragmenty szyn wraz z podkładami zostały zdemontowane od przepustu strumienia w Karczemkach aż do miejsca odgałęzienia toru do bazy paliw. Przed jesienią 2012 r. wyremontowano tor na moście nad Radunią między Leźnem i Starą Piłą. Wymieniono szyny na staroużyteczne typu S49, ale będące w lepszym stanie, ułożono nowe blachy, założono nowe mostownice, zamontowano nowe deski na bocznych kładkach a na dojazdach do mostu świeże podkłady, oznaczone datą kwiecień 2012 r.

W lutym 2013 r. PKP podjęły decyzję o wyłączeniu z eksploatacji i przejściu na minimalne utrzymanie w grudniu 2013 r. ok. 2 tys. km linii kolejowych, w tym, mimo przeprowadzonego wcześniej remontu na moście nad Radunią, odcinka Kokoszki – Stara Piła. Jednakże już w kwietniu pod naciskiem samorządów częściowo wycofano się z tego pomysłu pozostawiając w eksploatacji linię z Kokoszek do Starej Piły. W lokomotywni na stacji w Kokoszkach nadal pozostają zakładowe lokomotywy 401Da-042 i 409Da-179 dawnej tzw. fabryki domów.

W tym samym roku, ok. 20 lutego, skradziono ostatnie fragmenty barierek na wiadukcie nad ul. Polanki. Do tego czasu do wykopu kolejowego został zepchnięty jedyny ocalały słupek wysadzonego w 1939 r. wiaduktu łączącego ulice Osiedlową i Dojazdową (w kwietniu 2010 r. był jeszcze na swoim miejscu). W okresie od kwietnia do czerwca 2013 r. dokonano częściowej, prawdopodobnie nielegalnej (brak jakiegokolwiek tablicy informacyjnej o pracach budowlanych), rozbiórki dawnego budynku toalet na byłej stacji w Kiełpinku. Tym samym w pełni zachowane z dawnej kolei z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły pozostają tylko zabudowania na stacjach w Kokoszkach i Leźnie.

Kolej metropolitalna

Wejście Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r. i pojawienie się w związku z tym możliwości uzyskania finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz proekologicznych stało się przyczynkiem powstania kolejnej propozycji rewitalizacji nie-odbudowanego szlaku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszek. Projekt, początkowo nazwany Koleją Metropolitalną w Trójmieście (w mediach używano nazwy Trójmiejska Kolej Metropolitalna), miał objąć odbudowę odcinka z Wrzeszcza do Kokoszek i jego przedłużenie do gdańskiego lotniska oraz modernizację trasy z Osowej do Gdyni wraz z przedłużeniem do lotniska w Babich Dołach. Do pomysłu początkowo nie były przekonane władze Gdańska, w planach urbanistycznych zakładano bowiem połączenie lotniska z centrum miasta linią tramwajową, a część dawnego szlaku Ekspresu Kaszubskiego – od osiedla VII Dwór do Brętowa – miała zostać wykorzystana pod planowaną ulicę Nową Abrahama. Nowa linia kolejowa, w nawiązaniu do pomysłów z lat 70. XX w. nazywana także drugą linią SKM, nie miała więc szans na realizację. Dopiero opracowanie w sierpniu 2005 r. koncepcji projektu przez prof. Bożysława Bogdaniuka i dr. Andrzeja Massela z Politechniki Gdańskiej oraz prof. Stanisława Miecznikowskiego i dr. Marcina Wołka z Uniwersytetu Gdańskiego stało się podstawą do dalszych analiz – w 2007 r. Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa na zlecenie PKP PLK i przy finansowym wsparciu m.in. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego wykonało wstępne studium wykonalności. Na podstawie tego opracowania oraz w toku dyskusji z władzami samorządowymi i spółkami Grupy PKP ustalono cele szczegółowe i założenia projektu możliwego do realizacji w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). W związku z decyzją PKP PLK z października 2007 r. o braku zainteresowania budową nowej linii kolejowej, beneficjentem pomysłu zostało województwo pomorskie.

Projekt budowy kolei metropolitalnej od początku cieszył się zainteresowaniem mieszkańców Kokoszek, Matarni, Klukowa i Osowej. W mediach podkreślano przede wszystkim poparcie dla projektu ze strony Jana Kozłowskiego, ówczesnego marszałka województwa pomorskiego i władz Gdyni oraz utrzymujący się sceptycyzm władz Gdańska, które podkreślały kosztowność projektu sugerując przy tym, iż lepszym rozwiązaniem byłaby linia tramwajowa łącząca lotnisko z centrum miasta.

Zapewniano jednak, że w powstaniu nowej kolei miasto Gdańsk nie będzie przeszkadzać¹. Sytuacja zmieniła się na początku 2008 r. Wówczas, Marcin Szpak, zastępca prezydenta Gdańska, zapowiedział, że wspólnie z Gdynią i Urzędem Marszałkowskim ogłoszą przetarg na szczegółowe studium wykonalności TKM. Kontynuowano także starania o dofinansowanie inwestycji z funduszy unijnych. W lutym 2008 r. prezydenci Gdańska, Gdyni i Sopotu (Paweł Adamowicz, Wojciech Szczurek, Jacek Karnowski) oraz marszałek województwa Jan Kozłowski wysłali w tej sprawie list do ministra infrastruktury i ministra rozwoju regionalnego. Zakładano, że wpisanie kolei metropolitalnej na listę projektów związanych z organizacją mistrzostw piłkarskich Europy w 2012 r., zagwarantuje fundusze unijne w wysokości ok. 50% ze 170 mln Euro przewidywanych wówczas na realizację pierwszego etapu inwestycji². Ważne było także zaangażowanie lokalnych mediów, szczególnie prasy: „Dziennika Bałtyckiego”, trójmiejskiej „Gazety Wyborczej” i miesięcznika „Pomerania”, w szczególności informowanie o planowanej linii kolejowej oraz w propagowanie idei jej budowy. Pisano o roli jaką kolej metropolitalna ma do spełnienia nie tylko w Trójmieście, ale w dalszych etapach także na całym Pomorzu. Chodziło bowiem nie tylko o odkorkowanie dróg Gdańska, Gdyni i Sopotu, lecz także o ułatwienie komunikacji z Kaszubami, czy wręcz o przywrócenie tych możliwości dojazdowych, które utracono w 1945 r. Miejska rola kolei miała więc być związana z jej rolą regionalną³. Nie da się ukryć, że to połączenie celów, które przyświecały na początku XX w. budowniczym kolei z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły (wraz z projektami dalszej niezrealizowanej rozbudowy) z pomysłem Szybkiej Kolei Regionalnej, o której w 1985 r. w swojej pracy dyplomowej pisał Leszek Lewiński, musiało oddziaływać na wyobraźnię i dodawać nadziei w staraniach o realizację inwestycji.

W opracowanych w kwietniu 2008 r. w Departamencie Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego założeniach dla kolei metropolitalnej jako cele projektu uznano zmniejszenie zatłoczenia dróg na trasach z centrów Gdańska i Gdyni do osiedli tzw. górnego tarasu, do portu lotniczego, w kierunku Kaszub i do tras wylotowych z Trójmiasta. Rozpatrzono trzy warianty: połączenie centrum Gdańska z lotniskiem szybkim tramwajem skomunikowanym z koleją regionalną na istniejących trasach; połączenie w całości kolejowe (podwarianty dla trakcji elektrycznej i spalinowej); połączenie kolejowe kompatybilne z linią SKM. Na podstawie wstępnego studium wykonalności opracowanego w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa przyjęto, że wyjazd ze stacji Gdańsk Wrzeszcz powinien być możliwy zarówno z torów

1 M. Raszewska, *Kolej Metropolitalna lekarstwem na korki?*, trojmiasto.pl, 19 grudnia 2007 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolej-Metropolitalna-lekarstwem-na-korki-n26201.html>, dostęp 6 września 2012 r.

2 J. Stańczyk, *Trójmiasto zjednoczone w walce o kolej metropolitalną*, trojmiasto.pl, 28 lutego 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Trojmiasto-zjednoczone-w-walce-o-kolej-metropolitalna-n27035.html>, dostęp 6 września 2012 r.

3 M. Wołek, *Kolej Metropolitalna: krok w kierunku integracji Pomorza, Pomerania*, 2008, nr 3, s. 3–6.

dalekobieźnych, jak i z SKM. Wjazd na nasyp dawnego Ekspresu Kaszubskiego miały się odbywać dwupoziomowo i bezkolizyjnie z istniejącymi torami szlaku Gdańsk – Gdynia w miejscu obecnego peronu Gdańsk Zaspą⁴.

W czerwcu 2008 r. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego ogłosił przetarg na studium wykonalności projektu Trójmiejskiej Kolei Metropolitalnej. Jego koszt oszacowano na 2,5 mln zł, a płatnikami zostały miasta Gdańsk i Gdynia, Urząd Marszałkowski oraz PKP PLK. Zwycięzca przetargu miał mieć 10 miesięcy na opracowanie dokumentacji, w której określono by nie tylko położenie poszczególnych stacji, ale także czy na odcinku z Wrzeszcza do lotniska nie należałoby wybudować linii tramwajowej w miejsce kolejowej. Choć nadal nie było wiadomo, kto zapłaci za tę najważniejszą inwestycję komunikacyjną na Pomorzu, to zakładano, że przetarg na budowę mógłby się odbyć już w 2009 r.⁵ Do przetargu na studium wykonalności zgłosiło się pięć firm. Koperty z ofertami otwarto w połowie sierpnia 2008 r., ale do 4 września czekano na dodatkowe dokumenty i wyjaśnienia do złożonych ofert. Ostatecznie wybrano propozycję konsorcjum ivv GmbH, które opracowanie szczegółowego studium wykonalności projektu kolei metropolitalnej wyceniło na 1,5 mln zł⁶. Choć studium miało być gotowe do 10 kwietnia 2009 r., prace nad nim przeciągały się. Konsorcjum ivv GmbH 15 grudnia 2009 r. zażądało aneksu do umowy, dodatkowych pieniędzy i dłuższych terminów. Nie było to możliwe i umowa została zakończona, a szczegółowe studium wykonalności nie powstało. Nieodpłatne wsparcie w jego wykonaniu zadeklarowali jednak przedstawiciele unijnej agencji JASPERS (Joint Assistance to Support Projects In European Regions – Wspólna Pomoc we Wspieraniu Projektów dla Europejskich Regionów)⁷.

W czerwcu 2010 r. utworzono spółkę o nazwie Pomorska Kolej Metropolitalna SA, której prezesem został Krzysztof Rudziński. Użycie nazwy zaproponowanej prawie rok wcześniej przez redakcję „Dziennika Bałtyckiego” miało podkreślić regionalny charakter inwestycji. Eksperci z JASPERS zasugerowali natomiast aby nazwa pierwszego etapu projektu brzmiała „Pomorska Kolej Metropolitalna, etap I – rewitalizacja kolei kokoszkowskiej”. Spółka PKM SA złożyła wniosek o zmianę nazwy z dotychczasowej „Kolej Metropolitalna w Trójmieście” oraz zwiększenie dofinansowania

4 P. Wróblewski, *Założenia i zakres Etapu I-go Projektu „Kolej Metropolitalna w Trójmieście” na podstawie wstępnego studium wykonalności opracowane przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Departament Infrastruktury, Gdańsk, kwiecień 2008.*

5 js, *Kolej Metropolitalna: mały krok w stronę ważnego projektu*, trojmiasto.pl, 30 czerwca 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolej-Metropolitalna-maly-krok-w-strone-waznego-projektu-n28703.html>, dostęp 6 września 2012 r.

6 M. Stąporek, *Wiemy, kto wskaże na Kolej Metropolitalną*, trojmiasto.pl, 18 września 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Wiemy-kto-wskaze-na-Kolej-Metropolitalna-n29680.html>, dostęp 7 września 2012 r.

7 rb, *Kolej Metropolitalna: eksperci Unii biorą sprawy we własne ręce*, trojmiasto.pl, 18 września 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolej-Metropolitalna-eksperci-Unii-biora-sprawy-we-wlasne-rece-n36273.html>, dostęp 7 września 2012 r.

z Unii Europejskiej z gwarantowanych dotąd 306 mln zł do 85% wartości inwestycji szacowanej wówczas na 700 mln zł⁸. Wkrótce rozpoczęły się spotkania informacyjne z mieszkańcami okolic najbliższych przyszłej linii kolejowej. Dotyczyły one głównie lokalizacji przystanków i, za sprawą redakcji „Dziennika Bałtyckiego”, ich nazw, ale także wyjaśnieniu wątpliwości związanych z poziomem hałasu i zanieczyszczenia środowiska oraz odległości od przystanków kolejowych do autobusowych⁹. Na tym etapie rozpatrywano powstanie na linii PKM z Wrzeszcza do Rębiechowa aż 11 przystanków o roboczych nazwach: Zaspą, Strzyżą, VII Dwór, Niedźwiednik, Morena, Wróbla Staw, Kiełpinek, Matarnia, Port Lotniczy i Banino. Maksymalna planowana prędkość 120 km/h według wstępnych szacunków gwarantować będzie dojazd z Gdańska Głównego do lotniska w 23–29 minut (średnia prędkość pociągu 40 km/h), a z Gdyni Głównej w 26–28 minut (średnio 46 km/h). Dzięki planowanemu włączeniu w okolicach Rębiechowa linii PKM w szlak Kościerzyna – Gdynia (w obu kierunkach), czas dojazdu z Gdańska do Żukowa oceniano na 31 min, do Kartuz na 45 min, a do Kościerzyny na 56 min¹⁰.

W listopadzie 2010 r. minister rozwoju regionalnego – Elżbieta Bieńkowska – poinformowała, że dofinansowanie inwestycji z UE zostanie zwiększone ponad dotychczas przewidywane 50%. Wartość projektu oceniano już na ponad 850 mln zł (wariant całkowicie dwutorowy i zelektryfikowany). W tym czasie spółka PKM SA podpisała już pierwsze umowy na prace przygotowawcze: z Biurem Projektowym EKOsystem na opracowanie operatu dendrologicznego na zarośniętym nasypie dawnej linii kolejowej i z konsorcjum firm Przedsiębiorstwo Budowlano-Usługowe GPRD – Zieleń Spółka z o.o. oraz Prace Wyburzeniowe i Minerskie Explosive s.c. na poszukiwanie i unieszkodliwienie pozostałości z II wojny światowej¹¹.

13 stycznia 2011 r. zarząd Województwa Pomorskiego, na podstawie koncepcji programowo-przestrzennej przygotowanej w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego SA w Gdańsku oraz studium wykonalności opracowanego przez DS Consulting Gdańsk i analiz środowiskowych WYG International, dokonał ostatecznego wyboru przebiegu trasy kolei metropolitalnej: z Wrzeszcza do Kiełpina szlakiem dawnej linii Wrzeszcz – Stara Piła, następnie w kierunku Matarni i po północnej stronie lotniska przed jego nowym terminalem, a dalej trójką torowym do szlaku Kościerzyna – Gdynia. Planowaną budowę podzielono na dwa etapy. Odcinek tzw. lotniskowy długości około trzech kilometrów z portu lotniczego do linii z Kościerzyny do Gdyni miał być budowany od czerwca 2011 r. i ukończony

8 P. Rydyziński, *Walczymy o maksymalną kwotę dofinansowania*, *Dziennik Bałtycki*, nr 154, 5 lipca 2010 r., s. 25.

9 A. Bielińska, *Zakończyły się konsultacje, następne już za miesiąc*, *Dziennik Bałtycki*, nr 237, 9 października 2010 r., s. 6.

10 P. Rydyziński, *Do Kościerzyny w niecałą godzinę*, *Dziennik Bałtycki*, nr 256, 2 listopada 2010 r., s. 23.

11 K. Netka, *Pierwsze prace na kolei metropolitalnej*, *Dziennik Bałtycki*, nr 272, 22 listopada 2010 r., s. 6.

przed piłkarskimi mistrzostwami Europy. Ukończenie budowy drugiego odcinka z Wrzeszcza do lotniska zaplanowano na połowę 2015 r. Na nowej linii kolejowej zaplanowano ostatecznie osiem przystanków o nadal roboczych nazwach: Abraham, Niedźwiednik, Rakoczego, Wróbla Staw, Kiełpinek, Matarnia, Port Lotniczy, Barniewicka¹². Powstały także pierwsze projekty przystanków PKM (wykonali je studenci Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej)¹³ oraz zakończono kolejny etap spotkań informacyjnych z mieszkańcami¹⁴, a Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wydała decyzję środowiskową.

4 kwietnia 2011 r. spółka PKM SA wspólnie z redakcją „Dziennika Bałtyckiego” ogłosiła plebiscyt na docelowe nazwy przystanków. Dla każdego z planowanych ośmiu przystanków podano trzy propozycje: używaną roboczo w dokumentacji projektowej, pojawiającą się najczęściej w sugestiach internautów i proponowaną przez czytelników gazety. Były to kolejno: Strzyża, Strzyża – Uniwersytet, Abraham; Niedźwiednik, Słowackiego, Rondo de La Salle; Morena, Brętowo, Rakoczego; Jasień, Wróbla Staw, Myśliwska; Kiełpinek, Kiełpinek – Centrum Handlowe, Obwodnica Trójmiasta; Matarnia, Matarnia – Centrum Handlowe, Budowlanych; Lotnisko, Port Lotniczy, Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy; Banino, Rębiechowo Wschód, Barniewicka¹⁵. Wyniki plebiscytu ogłoszono w „Dzienniku Bałtyckim” 23 maja dwa dni po zorganizowanym przez PKM SA rajdzie pieszym z Wrzeszcza do Kiełpina śladem dawnej linii kokoszkowskiej. Dla projektowanej nowej linii przyjęto następujące nazwy przystanków: Strzyża, Niedźwiednik, Brętowo, Jasień, Kiełpinek, Matarnia, Port Lotniczy, Banino¹⁶. Na początku tego samego miesiąca, 5 maja, w ogłoszonym przez Pomorską Kolej Metropolitalną przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej linii Wrzeszcz – Rębiechowo wybrano ofertę firmy Transprojekt Gdański Sp. z o.o. wycenioną na kwotę 4 990 417,50 zł¹⁷.

W planach nadal zakładano budowę odcinka lotniskowego przed mistrzostwami piłkarskimi w 2012 r. Prace nad trzykilometrowym odcinkiem od lotniska do linii Kościerzyna – Gdynia w Rębiechowie miały rozpocząć się w październiku 2011 r., a ich zakończenie zaplanowano na przełom maja i czerwca 2012 r. Po mistrzostwach odcinek ten miał jednak zostać zamknięty z powodu konieczności budowy przy lotnisku w kolejnym etapie inwestycji wysokiej na 4–5 m estakady kolejowej¹⁸.

12 K. Netka, *PKM pojedziemy już w maju 2015*, *Dziennik Bałtycki*, nr 10, 14 stycznia 2011 r., s. 8.

13 K. Netka, *Dworce z niezbyt odległej przyszłości*, *Dziennik Bałtycki*, nr 14, 19 stycznia 2011 r., s. 6.

14 A. Bielińska, *Kolej metropolitalna odetnie im dojazd do Gdańska*, *Dziennik Bałtycki*, nr 55, 8 marca 2011 r.

15 K. Wolsztyński, *Przystanki PKM – nazwy w Państwa rękach!*, *Dziennik Bałtycki*, nr 78, 4 kwietnia 2011 r., s. 26.

16 K. Wolsztyński, *Przystanki PKM mają nazwy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 118, 23 maja 2011 r., s. 6.

17 *Zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej*, PKM SA, znak sprawy PKM SA/ZP – PO/02/2010, Gdańsk, 5 maja 2011 r.

18 K. Wolsztyński, *Linia do lotniska – na razie tylko na chwilę*, *Dziennik Bałtycki*, nr 130, 6 czerwca 2011 r., s. 22.

W lipcu 2011 r. zaprezentowano koncepcyjne projekty przystanków dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W konkursie architektonicznym najwyżej oceniono pracę Biura Projektów Budownictwa Komunalnego SA z Gdańska. Jego propozycję oceniono jako dobre rozwiązania komunikacyjne i zarekomendowano do wdrożenia na przystankach przyszłej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej¹⁹. Ogłoszono także przetarg na wykonanie projektu budowlanego wraz z dokumentacją projektową przebudowy stacji Gdańsk Wrzeszcz w celu wprowadzenia na nią pociągów kolei metropolitalnej²⁰. Choć od początku zakładano budowę zelektryfikowanej linii, zdecydowano jednak, że na początku po dawnej trasie Kaszubskiego Ekspresu kursować będą szynobusy spalinowe. O opóźnieniu elektryfikacji kolei metropolitalnej postanowiono z powodu nieprzygotowania do takiej inwestycji odcinka Osowa – Gdynia trasy Kościerzyna – Gdynia należącej do PKP PLK. Realizowany przez tę spółkę program modernizacji nie przewidywał elektryfikacji, dlatego Polskie Linie Kolejowe wraz z Pomorską Koleją Metropolitalną SA przygotowały na lata 2014–2020 dodatkowy projekt elektryfikacji całej linii²¹. W tym samym czasie zrezygnowano z koncepcji budowy odcinka lotniskowego przed mistrzostwami piłkarskimi Europy.

18 listopada 2011 r. spółka PKM SA złożyła wniosek o wydanie decyzji lokalizacyjnej dla swojej inwestycji. W celu jego przygotowania sprawdzono stan prawny 516 działek. Na wykup gruntów przeznaczono wstępnie 100 mln zł, z których 99% przewidziano na kupno prywatnych nieruchomości stanowiących 40% terenów potrzebnych pod budowę linii kolejowej. Nieruchomości należące do Skarbu Państwa zostały przekazane spółce za darmo, a w przypadku gruntów należących do miasta Gdańsk urzędnicy zdecydowali o 99-procentowej bonifikacie²². Decyzja lokalizacyjna dla pierwszego etapu projektu kolei metropolitalnej uprawomocniła się 2 stycznia 2012 r.

Zmianie uległa koncepcja przystanku przy lotnisku. Konieczne okazało się dopasowanie go nie tylko do pozostałych siedmiu, ale także do budowanego wówczas nowego terminala gdańskiego portu lotniczego. W zmienionym projekcie stacji utrzymano bezpośrednie jej połączenie z nowym terminalem T2, sam przystanek nieco przesunięto oraz podniesiono z 6–7 metrów do blisko 8,5 m jednocześnie uzyskując pod projektowaną estakadą kolejową prześwit 4,5 m²³. Dokonano także wyboru koncepcji wiaduktu nad ul. Słowackiego. 80-metrowej długości i szerokością na 12 metrów łukową konstrukcję wyceniono na niecałe 8 mln zł²⁴.

19 A. Bielińska, *Kolej metropolitalna z czerwonym dywanem*, *Dziennik Bałtycki*, nr 170, 23 lipca 2011 r., s. 5.

20 (kw), *Nowy peron we Wrzeszczu na potrzeby PKM*, *Dziennik Bałtycki*, nr 206, 5 września 2011 r., s. 21.

21 A. Werońska, *Będzie kolej spalinowa*, *Dziennik Bałtycki*, nr 259, 7 listopada 2011 r., s. 21.

22 A. Werońska, *Przełomowy moment dla pomorskiej kolei*, *Dziennik Bałtycki*, nr 1, 2 stycznia 2012 r., s. 11.

23 A. Werońska, *Pomorska kolej przy lotnisku będzie inna*, *Dziennik Bałtycki*, nr 1, 2 stycznia 2012 r., s. 11.

24 A. Werońska, *Na Niedźwiedniku wiadukt łukowy*, *Dziennik Bałtycki*, nr 1, 2 stycznia 2012 r., s. 11.

W marcu 2012 r. rozpoczęto negocjacje z właścicielami ponad 200 prywatnych działek (zakończenie ich wykupu przewidziano na czerwiec 2013 r.)²⁵, a w maju gotowy był już projekt budowlany PKM i powstały ostateczne komputerowe wizualizacje wszystkich przystanków kolei metropolitalnej²⁶. 29 czerwca ogłoszony został przetarg na budowę linii kolejowej PKM. Przyjmowanie wniosków zakończono 10 września. Do I etapu przetargu stanęło 19 firm z Polski, Czech, Hiszpanii, Niemiec, Słowacji i Włoch²⁷. Spośród nich, w listopadzie po rozpatrzeniu wszystkich odwołań, do II etapu, w którym głównym kryterium była cena, zaproszono 15 firm o potencjale i doświadczeniu gwarantującym terminową realizację budowy kolei metropolitalnej²⁸. Wcześniej, 17 października, po rozpatrzeniu przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odwołań od decyzji Wojewody Pomorskiego, ostatecznie uprawomocniła się decyzja lokalizacyjna dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej²⁹ i przystąpiono do wywłaszczenia 251 nieruchomości wartych ok. 100 mln zł³⁰.

Pierwsze pozwolenie na budowę wydano we wrześniu 2012 r. Dotyczyło ono rozbudowy stacji Gdańsk Wrzeszcz, na której obok istniejących peronów powstanie nowy. Pociągi PKM będą zatrzymywały się na zewnętrznych torach peronów daleko-bieżnych. W tym czasie procedowanych było jeszcze siedem wniosków o pozwolenia na budowę: jeden dotyczący odcinka włączeniowego w linię Gdynia – Kościerzyna, dwa linii PKM (zadanie pierwsze i drugie w dokumentacji realizowane równocześnie) oraz cztery dotyczące infrastruktury towarzyszącej dla przystanków Brętowo, Jasień, Kiełpiniek i Banino³¹. Ostatecznie zostały one uroczyście przekazane przez wojewodę pomorskiego Ryszarda Stachurskiego marszałkowi województwa pomorskiego Mieczysławowi Strukowi 18 grudnia 2012 r. w obecności samorządowców z Gdańska i Żukowa oraz prezesa PKM SA Krzysztofa Rudzińskiego. Pozwolenie dla odcinka włączeniowego w linię Gdynia – Kościerzyna, podobnie jak to dotyczące przebudowy stacji Gdańsk Wrzeszcz, zostało wraz z projektem budowlanym przekazane do realizacji

25 A. Werońska, *Negocjują ceny działek z ich właścicielami*, *Dziennik Bałtycki*, nr 54, 5 marca 2012 r., s. 16.

26 A. Werońska, *Projekt PKM już na finiszu*, *Dziennik Bałtycki*, nr 105, 7 maja 2012 r., s. 17.

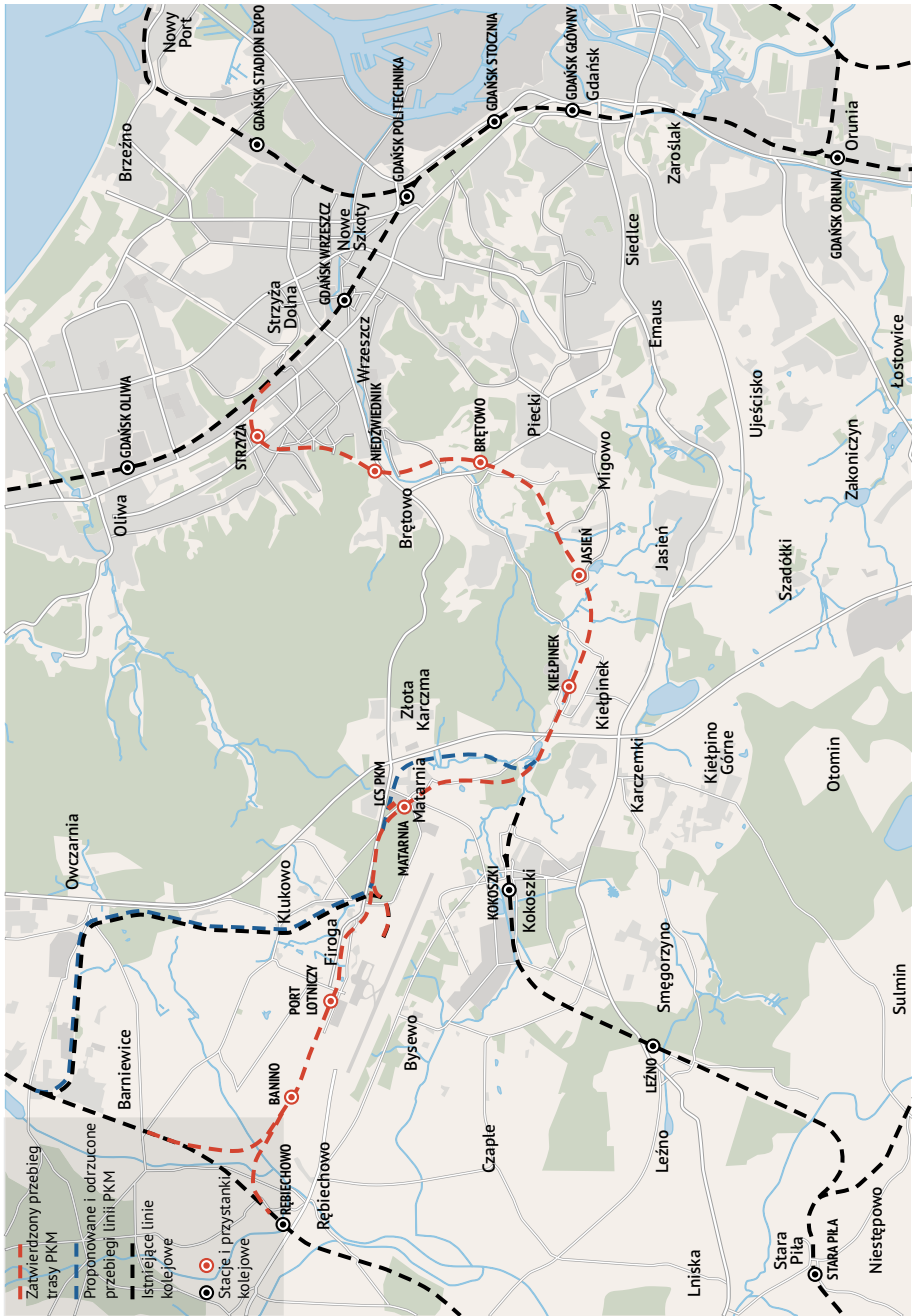
27 *19 wykonawców z całej Europy chce wybudować Pomorską Kolej Metropolitalną*, PKM SA, 10 września 2012 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/19-wykonawcow-z-calej-europy-chce-wybudowac-pomorska-kolej-metropolitalna/>, dostęp 11 września 2012 r.

28 M. Naskręt, *Mniej wykonawców w grze o budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, *trojmiasto.pl*, 28 listopada 2012 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Mniej-wykonawcow-w-grze-o-budowe-Pomorskiej-Kolei-Metropolitalnej-n64210.html>, dostęp 30 listopada 2012 r.

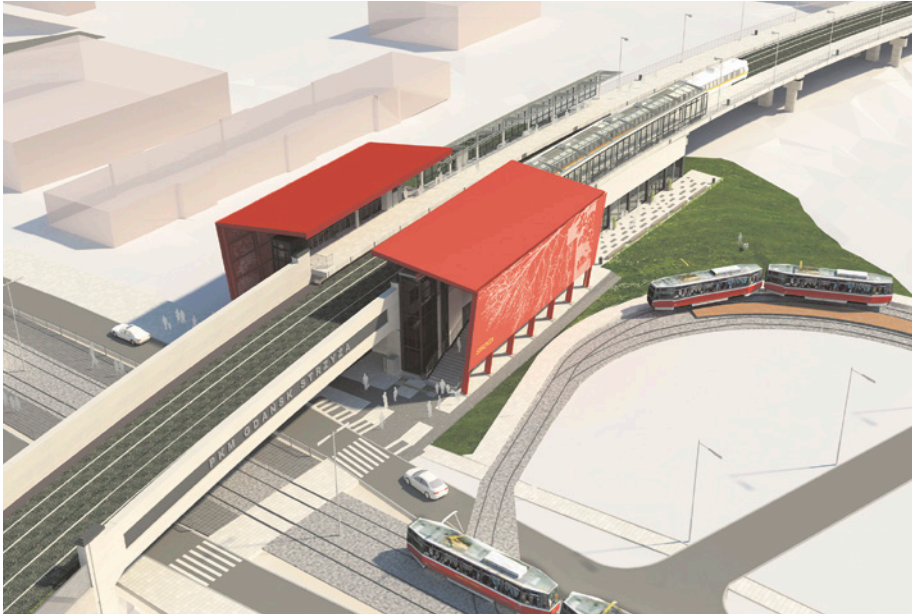
29 *Decyzja lokalizacyjna dla PKM jest już ostateczna*, PKM SA, 19 października 2012 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/decyzja-lokalizacyjna-dla-pkm-jest-juz-ostateczna/>, dostęp 20 października 2012 r.

30 J. Wierciński, *Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W kolejce ponad 200 działek do wywłaszczenia*, 6 listopada 2012 r., <http://gdansk.naszemiasto.pl/artukul/1602387/budowa-pomorskiej-kolei-metropolitalnej-w-kolejce-ponad-200,id,t.html>, dostęp 8 listopada 2012 r.

31 *Jest pierwsze pozwolenie na budowę dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, PKM SA, 13 sierpnia 2012 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/jest-pierwsze-pozwolenie-na-budowe-dla-pomorskiej-kolei-metropolitalnej/>, dostęp 20 października 2012 r.



Ustalony przebieg Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, etap I – rewitalizacja kolei kokoszkowskiej oraz jego warianty na współczesnym planie OPRACOWANIE WŁASNE AUTORA



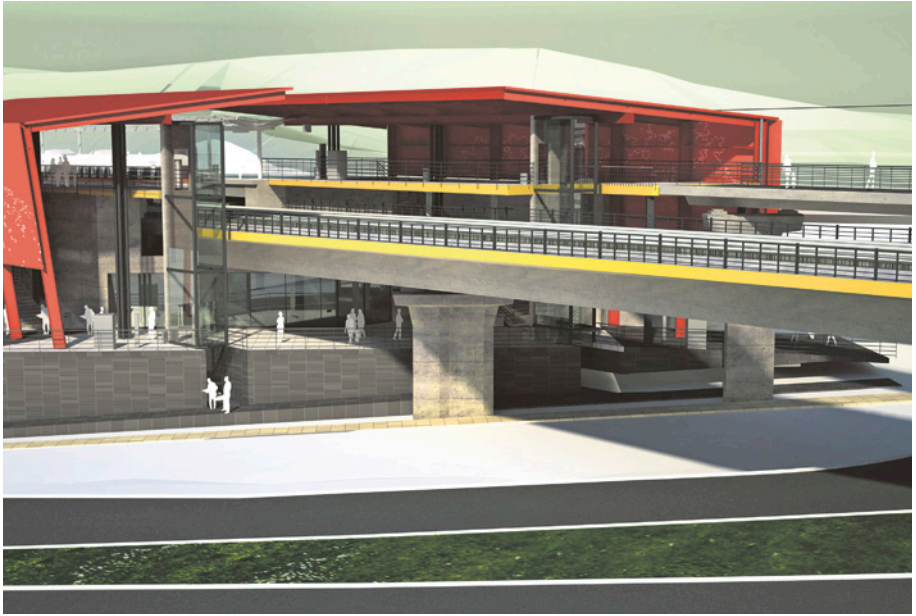
Przystanek PKM Strzyża

WIZUALIZACJE PKM SA



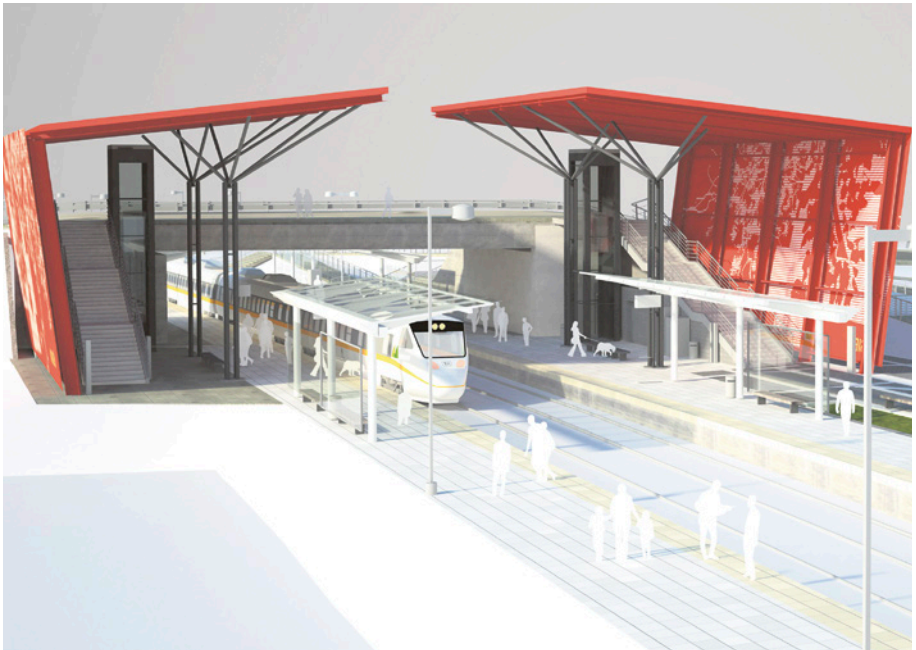
Przystanek PKM Niedźwiednik

WIZUALIZACJE PKM SA



Przystanek PKM Brętowo

WIZUALIZACJE PKM SA



Przystanek PKM Jasień

WIZUALIZACJE PKM SA



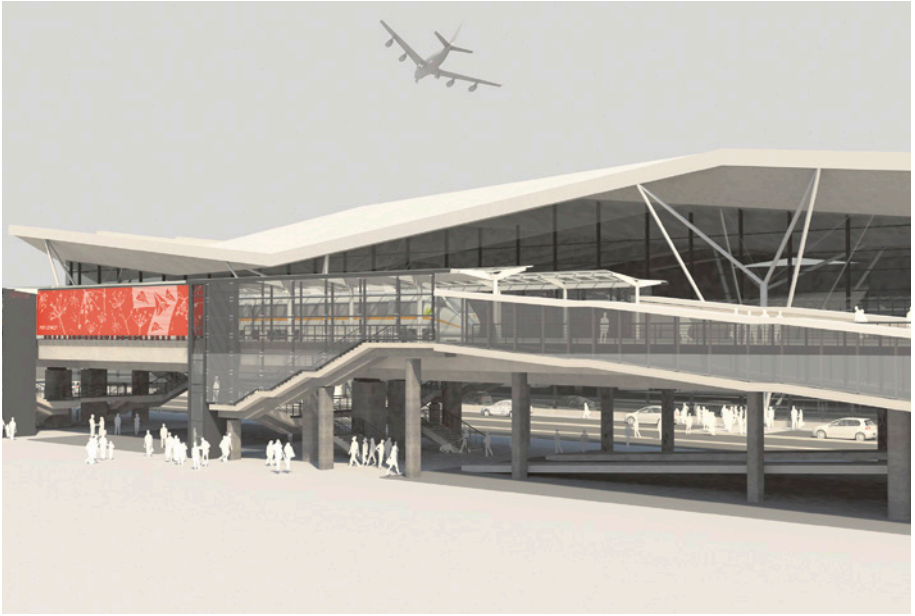
Przystanek PKM Kietpinek

WIZUALIZACJE PKM SA



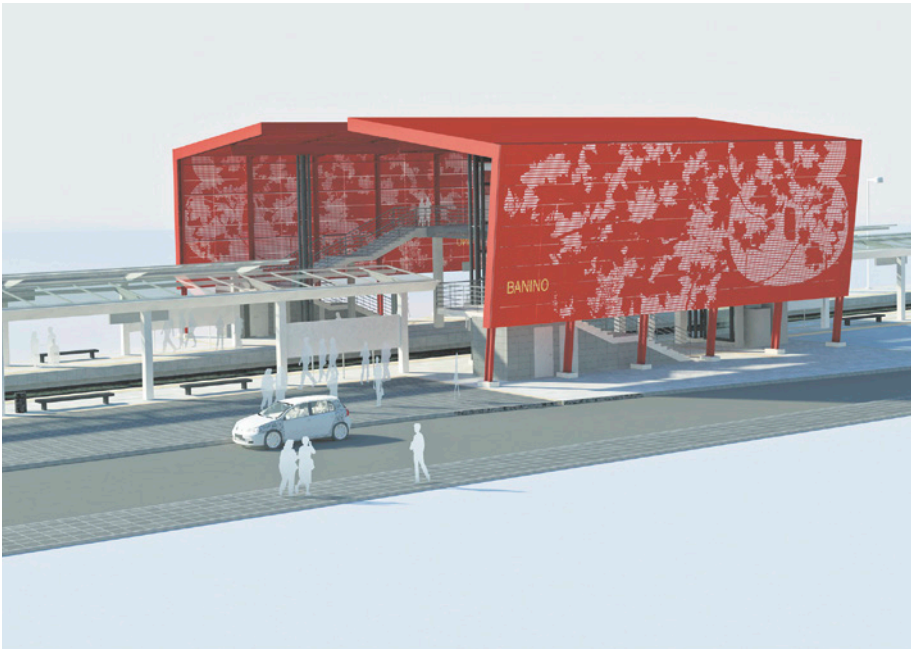
Przystanek PKM Matarnia

WIZUALIZACJE PKM SA



Przystanek PKM Port Lotniczy

WIZUALIZACJE PKM SA



Przystanek PKM Banino

WIZUALIZACJE PKM SA



Organizowane przez PKM spacery szlakiem kolei kokoszkowskiej przyciągały wiele osób. Okolice przyszłego przystanku Jasień. 29.09.2012 r. FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM



Dzięki spacerom szlakiem kolei z Wrzeszcza do Kokoszek powstało wiele unikalnych fotografii dokumentujących stan stuletnich wiaduktów w ostatnich latach ich istnienia. Wiadukt nad ul. Dolne Migowo. 29.09.2012 r. FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM



Wycinka drzew na początku 2013 r. na nasypie dawnej kolei była także wielką zmianą w krajobrazie. Nasyp przy al. Grunwaldzkiej, 18.01.2013 r. FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM



Wyburzenia zabudowań w Matarni przy ul. Sądzińskiej były przygotowaniem terenu pod budowę nowego, przebiegiem nawiązującego do projektów z początku XX w., odcinka przyszłej trasy PKM. 21.01.2013 r. FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM



Znajdujące się w niejednym rodzinnym albumie zdjęcia obiektów inżynierskich dawnej kolei kartuskiej dziś są już bezwzględnie dokumentami archiwalnymi. Wiadukt w okolicy Migowa. 10.06.2012 r.

FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM



Wiosną 2013 r., po wycince drzew, stare wiadukty wraz z najbliższym otoczeniem wyglądały niemal jak w latach 70. xx w. Wiadukt w okolicy Migowa. 8.03.2013 r.

FOT. TOMASZ KONOPACKI/PKM

PKP PLK, zaś wnioski dotyczące infrastruktury towarzyszącej, razem z projektami oddano wykonawcy miastu Gdańsk³². W tym samym miesiącu zakończono przetarg na usunięcie drzew i krzewów na działkach przeznaczonych pod budowę kolei metropolitalnej wraz z odkupieniem pozyskanego w ten sposób drewna³³, oraz, także 18 grudnia, rozpoczęto drugi etap przetargu na budowę PKM, do którego po uwzględnieniu odwołań dopuszczono 16 firm. Koszt inwestycji oceniono na 760 mln zł, z których 500 mln zł pochodzić będzie z funduszy UE³⁴.

3 stycznia 2013 r. rozpoczęto pierwsze wyburzenia w Matarni przy ul. Sądzińskiej. Łącznie na nowym w stosunku do historycznego przebiegu odcinka PKM do rozbiórki przeznaczono 22 budynki mieszkalne i 40 gospodarczych położonych w Matarni, Firodzie i Rębiechowie³⁵. Niemal równocześnie, bo 9 stycznia, rozpoczęła się wycinka drzew na historycznym odcinku Kaszubskiego Ekspresu. Tylko 51 na 20 tys. ścinanych drzew zostało przez dendrologów ocenionych jako cenne przyrodniczo. Większość zaś stanowiły tzw. samosiejki, które w okresie po II wojnie światowej porosły nasyp. Termin zakończenia wyburzeń i wycinki określono na 28 lutego, zaś uprzątnięcia terenu na 30 kwietnia³⁶ (pod koniec kwietnia termin ten przedłużono do 15 maja). Jeszcze w styczniu 2013 r., PKM jako pierwsza linia kolejowa w Polsce otrzymała certyfikat interoperacyjności (Pośredni Certyfikat Weryfikacji WE) potwierdzający zgodność projektu budowlanego z unijnymi standardami. Wydany 28 grudnia 2012 r. dokument został przekazany prezesowi PKM SA 7 stycznia 2013 r.³⁷

Rozstrzygnięcie przetargu na budowę kolei metropolitalnej planowane na 14 lutego 2013 r. przesunięto na 28 lutego z powodu zadania przez oferentów 700. pytań dotyczących inwestycji. Dotyczyły one kwestii nie tylko technicznych, ale także ogólnych zasad współfinansowania z funduszy Unii Europejskiej³⁸. Równocześnie PKM i miasto Gdynia ustaliły zasady współpracy przy budowie przystanków kolei metropolitalnej na gdyńskim odcinku linii Gdynia – Kościerzyna, z których w pierwszym etapie inwestycji powstać mają przystanki Gdynia Karwiny i Gdynia

32 *Wojewoda pomorski wręczył marszałkowi województwa pomorskiego pozwolenia na budowę PKM*, PKM SA, 18 grudnia 2012 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/wojewoda-pomorski-wreczyl-marszalkowi-wojewodztwa-pozwolenia-na-budowe-pkm/>, dostęp 18 grudnia 2012 r.

33 *Zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej*, PKM SA, 12 grudnia 2012 r., <http://bip.pkm-sa.pl/file.php?attachment=478>, dostęp 18 grudnia 2012 r.

34 J. Wierciński, *16 firm walczy o budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, *Dziennik Bałtycki*, 21 grudnia 2012 r., <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/725229,16-firm-walczy-o-budowe-pomorskiej-kolei-metropolitalnej,id,t.html>, dostęp 21 grudnia 2012 r.

35 *Ruszają wyburzenia budynków na trasie PKM*, *Kurier Kolejowy*, 2 stycznia 2013 r., <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/11811/Ruszaja-wyburzenia-budynkow-na-trasie-PKM.html>, dostęp 5 stycznia 2013 r.

36 *Trwają rozbiórki i wycinka drzew na trasie PKM*, PKM SA, 16 stycznia 2013 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/trwaja-rozbiorki-i-wycinka-drzew-na-trasie-pkm/>, dostęp 18 stycznia 2013 r.

37 *PKM pierwszą linią kolejową w Polsce z certyfikatem interoperacyjności*, PKM SA, 7 stycznia 2013 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/1839/>, dostęp 8 stycznia 2013 r.

38 J. Wierciński, *Pomorska Kolej Metropolitalna: Wycinka drzew i rozbiórka budynków. Nadal nie znamy wykonawcy PKM*, *Dziennik Bałtycki*, 4 lutego 2013 r., <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/753665,pomorska-kolej-metropolitalna-wycinka-drzew-i-rozbiorka,id,t.html>, dostęp 7 lutego 2013 r.

Stadion, a w odrębnej inwestycji miasta i dewelopera CH Wzgórze peron przystanku Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana. Do 2020 r. przewiduje się także budowę nowego przystanku Gdynia Wielki Kack położonego ok. 300 m w kierunku obwodnicy od obecnie istniejącej stacji.

28 lutego 2013 r. otwarto dziewięć ofert złożonych w przetargu na budowę linii kolei metropolitalnej z Wrzeszcza do punktu jej włączenia w linię Kościerzyna – Gdynia w okolicach Rębiechowa. Najtańszą propozycję opiewającą na kwotę brutto 716 136 838,06 zł złożyło polsko-hiszpańskie konsorcjum firm Budimex SA i Ferrovial Agroman SA. Przetarg obejmował prace budowlane oraz telematyczne (dla tej części wykonawca będzie musiał zaprojektować i wykonać systemy informacyjne, alarmowe, sterowania ruchem na linii kolejowej i inne)³⁹. Ocenę złożonych ofert zakończono na początku marca 2013 r., a 7 marca ogłoszono oficjalnie wybór najtańszej propozycji firm Budimex SA i Ferrovial Agroman SA⁴⁰. Od wyników przetargu odwołanie złożyła firma Mostostal, zostało ono jednak 27 marca oddalone przez Krajową Izbę Odwoławczą w Warszawie⁴¹. Zanim nastąpiło podpisanie umowy z wyłonionym w przetargu wykonawcą, Pomorska Kolej Metropolitalna wsparła zorganizowaną przez Mikołaja Sobczaka obywatelską akcję „pożegnania Mostku Weisera”, czyli wiaduktu na przedłużeniu ul. Ludowej. Nazwę „Mostek Weisera” wiadukt zawdzięcza Pawłowi Huelle i jego powieści „Weiser Dawidek”⁴².

Umowę między PKM SA, reprezentowaną przez prezesa Krzysztofa Rudzińskiego i wiceprezesa Tadeusza Heyda, a polsko-hiszpańskim konsorcjum firm Budimex SA i Ferrovial Agroman SA, reprezentowanym przez prezesa Dariusza Blochera, podpisano 7 maja 2013 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego w obecności marszałka województwa Mieczysława Struka, wicemarszałka Ryszarda Świlskiego oraz posła Stanisława Lamczyka, członka sejmowej Komisji Infrastruktury. Zadaniem wykonawcy będzie wybudowanie: 17-kilometrowego dwutorowego odcinka kolei od stacji Gdańsk Wrzeszcz przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy do punktu włączenia w linię kolejową Gdynia – Kościerzyna; 1,4-kilometrowego jednotorowego odcinka łącznicy PKM z linią Gdynia – Kościerzyna w kierunku Kościerzyny; ośmiu przystanków osobowych; stacji technicznej i lokalnego centrum sterowania

39 *Dziewięć ofert na budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, PKM SA, 28 lutego 2013 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/dziewiec-ofert-na-budowe-pomorskiej-kolei-metropolitalnej/>, dostęp 1 marca 2013 r.

40 *Polsko-hiszpańskie konsorcjum firm Budimex S.A. i Ferrovial Agroman S.A. zwycięzca przetargu na budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, PKM SA, 7 marca 2013 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/polsko-hiszpanskie-konsorcjum-firm-budimex-s-a-i-ferrovial-agroman-s-a-zwyciezca-przetargu-na-budowe-pomorskiej-kolei-metropolitalnej/>, dostęp 7 marca 2013 r.

41 *Informacja Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w serwisie społecznościowym*, PKM SA, 27 marca 2013 r., https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=556716727695049&id=482254778474578, dostęp 27 marca 2013 r.

42 *Tłumy na pożegnaniu mostku Weisera oraz niespodzianki od PKM*, PKM SA, 29 kwietnia 2013 r., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/tlumy-na-pozegnaniu-mostku-weisera-oraz-niespodzianki-od-pkm/>, dostęp 29 kwietnia 2013 r.

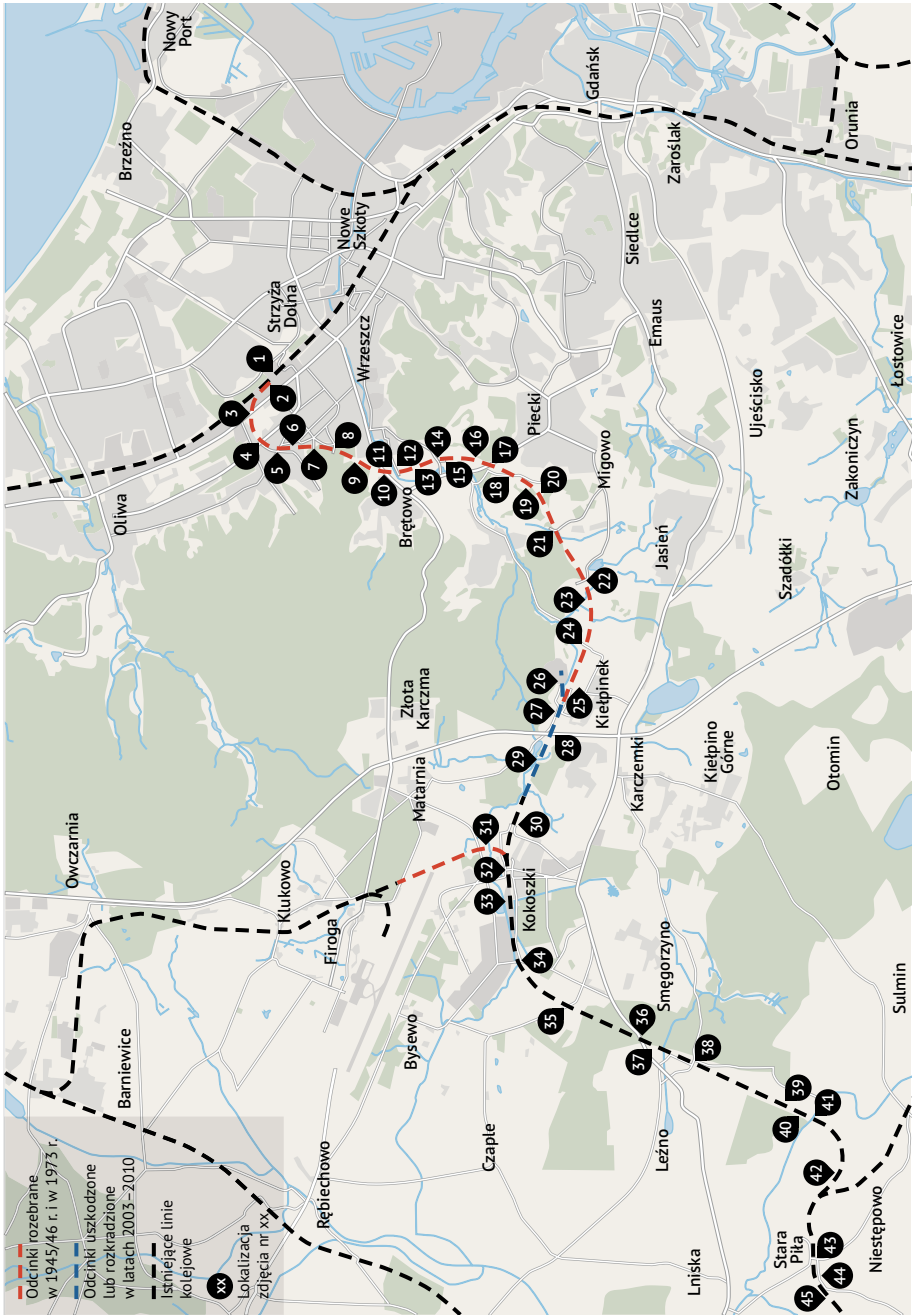
ruchem wraz z systemem sterowania ruchem ERTMS na całej linii PKM; 16 wiaduktów kolejowych, ośmiu wiaduktów drogowych, pięciu przejść nad torami, kładek dla pieszych i przejść dla zwierząt. Całkowitą wartość inwestycji wraz z 186,5 mln zł wartości gruntów przekazanych pod inwestycję oszacowano na 907 mln zł netto⁴³.

Nowa linia kolejowa w postaci nowoczesnej, dwutorowej, przygotowanej do elektryfikacji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej z przystankami ozdobionymi grafikami autorstwa Anny Waligórskiej ma być oddana do użytku do 30 kwietnia 2015 r. Wszystkie wiadukty, przepusty oraz nasyp Kaszubskiego Ekspresu, ze względu na kiepski stan techniczny, zostaną rozebrane i zbudowane na nowo według przygotowanych specjalnie dla PKM projektów nawiązujących do historycznych konstrukcji inżynierskich. W nowych obiektach lub ich najbliższych okolicach zachowane zostaną fragmenty historycznych wiaduktów przeznaczonych do wyburzenia. Realizacja tej największej inwestycji infrastrukturalnej na Pomorzu jest wydarzeniem niezwykle efektownym z inżynierskiego punktu widzenia, dla Trójmiasta i okolic co najmniej równie ważnym, jak budowa linii Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła przed I wojną światową. Podobnie bowiem jak 100 lat temu, także teraz względy społeczne, komunikacyjne scalenie regionu poprzez ułatwienie dojazdów i skomunikowanie z innymi środkami transportu wraz z szansą na ożywienie kolei na Kaszubach, mieszczą się w podstawowych założeniach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

⁴³ *Umowa na budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej podpisana*, PKM SA, 7 maja 2013 r., <http://www.pkm-sa.pl/głowna/aktualnosci/umowa-na-budowe-pomorskiej-kolei-metropolitalnej-podpisana/>, dostęp 7 maja 2013 r.

Dokumentacja linii A.D. 2009–2012

Po linii kolejowej z Wrzeszcza do Starej Piły, mimo zniszczeń wojennych i nieodbudowania odcinka Wrzeszcz – Kokoszki, pozostało wiele interesujących obiektów inżynierskich. Podobnie jest w przypadku linii z Kokoszek do Gdyni (w kształcie z lat 20. XX w.), choć liczba obiektów jest dużo mniejsza. O ile jednak jej pozostałości będą zapewne jeszcze cieszyć oko mieszkańców, to w przypadku szlaku Kaszubskiego Ekspresu, w związku z planowaną budową Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, konieczne będzie rozebranie istniejącego nasypu i pozostałości wszystkich wiaduktów od Wrzeszcza do Kokoszek. Ich stan techniczny po 68 latach zaniedbań, dewastacji oraz działania czynników naturalnych nie spełnia wymogów nowej inwestycji. Zdjęcia zamieszczone na następnych stronach są próbą udokumentowania stanu nie tylko nieodbudowanego odcinka linii kolejowej niemal w „przeddzień” jego rozbiórki, ale także sporadycznie jeszcze używanego szlaku Kokoszki – Stara Piła. Poza założone dla tej dokumentacji ramy czasowe wykracza zdjęcie jednej z kaskad odwodnienia w okolicy Migowa. Sfotografowanie obiektu stało się możliwe dopiero po związanej z przygotowaniem do budowy PKM wycince drzew w pierwszych miesiącach 2013 r. Każda ilustracja została opatrzona datą, a prawie wszystkie także numerem w nawiasach kwadratowych. Numery powtórzone na planie na następnej stronie powinny pomóc zlokalizować obiekty ze zdjęć. Wyjątkiem jest zdjęcie przepustu potoku Kacza w Krykulcu. Nie posiada ono numeru, gdyż lokalizacja obiektu wykracza poza granice planu.



Przybliżona lokalizacja obiektów prezentowanych na zdjęciach na następnym stronie na współczesnym planie OPRACOWANIE WŁASNE AUTORA



[1] Widok na początek nasypu linii Wrzeszcz – Stara Piła (w centrum zdjęcia) z wiaduktu w ciągu ul. Braci Lewoniewskich. 21.05.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[2] Podstawa semafora, który stał prawdopodobnie do końca lat 50. xx w. na początku nasypu linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły. Widok od strony zachodniej. 7.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[3a] Wschodni przyczółek wiaduktu nad al. Grunwaldzką został wyburzony w styczniu 1961 r. Widok od strony zachodniej. 1.03.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[3b] Zachowany zachodni przyczółek zniszczonego w 1945 r. za pomocą pancernych czołgów wiaduktu kolejowego nad al. Grunwaldzką. Widok od strony północno-wschodniej. 21.05.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[4a] Wschodni przyczółek wiaduktu nad ul. Wita Stwosza wykorzystywany jest do zawieszania reklam. Widok z przyczółka zachodniego. 7.04.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[4b] Także zachodni przyczółek nieistniejącego wiaduktu kolejowego nad ul. Wita Stwosza wykorzystywany jest do zawieszania reklam. Widok z przyczółka wschodniego. 7.04.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[5a] Wschodni przyczółek wiaduktu nad ul. Polanki. Widok od strony południowo-zachodniej. 8.10.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[5b] Zachodni przyczółek wiaduktu nad ul. Polanki z zachowanym południowym fragmentem ozdobnej metalowej barierki (została skradziona ok. 20 lutego 2013 r.). Widok od strony wschodniej. 8.10.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[5c] Ukradziona ok. 20 lutego 2013 r. metalowa barierka zachodniego przyczółka wiaduktu nad ul. Polanki. Widok od strony południowej. 5.05.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[6] Przekop w nasypie dla drogi pieszej w okolicy osiedla VII Dwór. Jego zaczątkiem była powstata na początku lat 70. XX w. ścieżka służąca jako skrót w drodze do szkoły. Widok od strony południowej w kierunku Oliwy. 5.05.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[7a] Uczestnicy zorganizowanej przez firmę PKM SA wycieczki na przepuście drogi na przedłużeniu ul. Kiepury. Widok od strony zachodniej. 21.05.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[7b] Przepust drogi na przedłużeniu ul. Kiepury. Na początku 2011 r. na zlecenie firmy PKM SA saperzy sprawdzili odcinek Wrzeszcz – Kiepiniek dawnej kolei. Widok od strony wschodniej. 10.02.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[8a] Wiadukt nad dawnym torowiskiem w przedłużeniu ul. Ludowej. Widok w kierunku północno-wschodnim. 22.06.2009 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[8b] Wiadukt nad dawnym torowiskiem w przedłużeniu ul. Ludowej, niegdyś łączyły prywatne grunty, czasami nazywany jest mostkiem Weisera. Widok w kierunku południowo-zachodnim. 5.05.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[8c] Kaskada odwodnienia przy wiadukcie nad dawnym torowiskiem w przedłużeniu ul. Ludowej. Widok od strony południowo-zachodniej. 08.10.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[9] Uszkodzenie nasypu w pobliżu bloków przy ul. Trawki w Brętowie – ścieżka do ogródków działkowych położonych po zachodniej stronie dawnej kolei. Widok w kierunku zachodnim. 5.05.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[10a] Po wyburzonym w 2006 r. północnym przyczółku wiaduktu nad ul. Słowackiego nic nie zostało. Widok od strony zachodniej. 20.05.2012 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[10b] Podczas prac związanych z budową Trasy Słowackiego przy zachowanym południowym przyczółku odstępiono fundament drugiego niewybudowanego wiaduktu kolejowego. 20.05.2012 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[11a] Przepust potoku Strzyży pod nasypem kolei Wrzeszcz – Stara Piła w Brętowie. Widok od strony zachodniej. 3.11.2009 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[11b] Przepust potoku Strzyży pod nasypem linii kolejowej z Gdańska Wrzeszcza do Starej Pily w Brętowie. Widoczne pęknięcia i ubytki cegieł. Widok od strony wschodniej. 21.05.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[12a] Przepust drogi z Brętowa do Srebrzyska nazywany przez amatorów wspinaczki Przewieszki. Widok od strony zachodniej. 3.11.2009 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[12b] Przepust drogi z Brętowa do Srebrzyska. Duże osunięcie konstrukcji łuku z lewej strony powstało w latach 70. xx w. Widok od strony wschodniej w kierunku Brętowa. 5.05.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[13] Kaskada na skarpie wykopu kolejowego między drogą z Brętowa do Srebrzyska a ul. Ogrodową. Widok od strony zachodniej. 10.02.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[14a] Wiadukt nad ul. Ogrodową. Widok od strony zachodniej w kierunku Wrzeszcza. Przez amatorów wspinaczki nazywany jest Elektrycznym. 5.05.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[14b] Wiadukt nad ul. Ogrodową. Widok od strony wschodniej w kierunku Brętowa. Choć dzięki mieszkańcom Brętowa nie został wysadzony w 1945 r., to jego stan daleki jest od ideału. 22.06.2009 r. FOT. HENRYK JURSZ



[15a] Drugi wiadukt przy ul. Ogrodowej. Widok od strony zachodniej. Nazywany bywa wiaduktem Gdyńskim. 5.05.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[15b] Drugi wiadukt przy ul. Ogrodowej był jednym z najbardziej popularnych obiektów wśród amatorów wspinaczki. Ślady ich działalności są na nim nadal widoczne. Widok od strony wschodniej. 22.06.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[16] Po przystanku kolejowym Brętowo nie pozostał już żaden ślad – z lewej miejsce, w którym był peron. Widok w kierunku północnym. 10.02.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[17] Budowa szerokiej ul. Rakoczego wymusiła wyburzenie pod koniec lat 70. xx w. istniejącego w tym miejscu wiaduktu kolejowego o konstrukcji podobnej do tego nad ul. Ogrodową. Widok w kierunku południowym. 5.05.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[18a] Zniszczony w 1945 r. wiadukt kolejowy nad ul. Dolne Migowo. Widok od strony północnej. 3.06.2012 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[18b] Wiadukt nad ul. Dolne Migowo przez amatorów wspinaczki jest nazywany Łuki. To jeden z najbardziej urokliwych obiektów dawnej kolei. Widok od strony południowej. 28.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[19] Kaskada odwodnienia w okolicy Migowa odprowadzająca wodę deszczową ze wzgórza do rowu odwadniającego u stóp nasypu kolejowego. Dopiero wycinka drzew przed budową PKM wyraźnie ją odstoniła. 21.04.2013 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[20a] Kładka nad dawnym torowiskiem w okolicy Migowa – nazywana Parch. Widok od strony wschodniej. 28.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[20b] Kładka nad dawnym torowiskiem w okolicy Migowa pierwotnie łączyła prywatne grunty. Po 1945 r. przechodzili pod nią żołnierze Niebieskich Beretów w drodze z i na poligon. Widok od strony zachodniej. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[21a] Wiadukt nad ul. Wołkowyską. Charakterystyczne schodkowanie miało służyć rozbudowie kolei o drugi tor. Widok od strony północnej. 28.04.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[21b] Wiadukt nad drogą oznaczaną na planach jako ul. Wołkowyska. Przez amatorów wspinaczki określany jest mianem Białej na Poligonie. Widok od strony południowej. 28.04.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[22a] Pozostałości północnego przyczółka wiaduktu w ciągu drogi z Migowa do Nowca. Widok od strony wschodniej. 28.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[22b] W lepszym stanie zachowały się pozostałości południowego przyczółka wiaduktu nad torowiskiem w ciągu drogi z Migowa do Nowca. Widok od strony wschodniej. 21.05.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[23] Przepust rurowy kilka metrów na zachód od wielkiej przerwy w nasypie, w której obecnie płynie strumień. Widok od strony północnej. 7.03.2012 r. FOT. HENRYK JURSZ



[24] Wiadukt kolejowy przed stacją w Kiełpniku nazywany Czerwony na Poligonie. W latach 90. xx w. w pobliżu stał przeznaczony do ćwiczeń strzeleckich transporter opancerzony TOPAS. Widok od strony południowej. 30.04.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[25a] Dawny dworzec w Kietpinks dziś pełni funkcje mieszkalne. Nic nie przypomina o jego związkach z koleją. Widok od strony północnej. 21.05.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[25b] Budynek stacyjnej toalety na dawnym przystanku kolejowym w Kietpinks jest w zasadzie ruiną. Niezabezpieczony niszczeje z dnia na dzień. Widok od strony północnej. 21.05.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[26a] Zabudowania bazy PKN Orlen, niegdyś CPN, architekturą przypominają pierwsze budynki SKM. 20.12.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[26b] W odciętej od bocznic CPN bazie magazynowej w Kietpinku na torach pozostały wagony cysterny i lokomotywa manewrowa SM30-602. Budynki bazy według ewidencji PKN Orlen ukończone zostały w 1961 r. 17.01.2012 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[27a] Wiadukt ul. Szczęśliwej nad dawnym torowiskiem niedługo po fizycznej likwidacji toru bocznicy CPN. Widok od strony wschodniej. 21.05.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[27b] Wiadukt w ciągu ul. Szczęśliwej. Po jego szerokości można stwierdzić, że i tu linia przygotowana była do przebudowy na dwutorową. Widok od strony zachodniej w kierunku Migowa. 26.05.2012 r. FOT. HENRYK JURSZ



[28a] Wiadukt nad torem w Karczemkach zbudowano wraz z obwodnicą Trójmiasta pod koniec lat 70. xx w. Widok od strony wschodniej. 30.04.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[28b] Rozbudowa węzła Karczemki objęta również wiadukt obwodnicy Trójmiasta nad przyszłą linią PKM, dawną Wrzeszcz – Stara Piła. Widok od strony wschodniej. 26.05.2012 r. FOT. HENRYK JURSZ



[29a] Przepust strumienia pod nasypem kolejowym w Karczemkach. Widok od strony północnej. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[29b] Przepust strumienia pod nasypem kolejowym w Karczemkach. W okresie międzywojennym w pobliżu przebiegała granica polsko-gdańska. Widok od strony południowej. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[30a] Po północnym przyczółku wiaduktu łączącego dzisiejsze ulice Dojazdową i Osiedlową zostało niewiele. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[30b] Południowy przyczółek zniszczonego w 1945 r. wiaduktu drogowego w ciągu dzisiejszych ulic Dojazdowej i Osiedlowej to tylko sterta zarośniętych cegieł. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[31a] Przepust wąskotorowej kolejki cegielnianej z 1921 r. w Kokoszkach pod linią Kokoszki – Gdynia. Widok od strony zachodniej. 23.11.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[31b] Przepust wąskotorowej kolejki cegielnianej z 1921 r. w Kokoszkach pod linią Kokoszki – Gdynia. Tak jak na nasypie, tak i w przepuście brak śladu po torach. Widok od strony wschodniej. 23.11.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[32a] Wiadukt w ciągu ul. Nowatorów. Lewy tor prowadził do Kiełpinka, a prawy do Osowej. Widok od strony wschodniej. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[32b] Podkłady toru do Kiełpinka, po II wojnie światowej bocznicą do bazy magazynowej CPN, datowane są na lata 1955–1956. Prawdopodobnie w tych latach odbudowano odcinek Kokoszki – Kiełpinek. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[33a] Stacja w Kokoszkach. Na pierwszym planie nastawnie z lat 70. xx w. Widok z wiaduktu ul. Nowatorów w kierunku zachodnim. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[33b] Budynek stacji w Kokoszkach przy dzisiejszej ul. Maszynowej podobnie jak ten w Kietpinku pełni już tylko funkcje mieszkalne. Widok od strony południowej. 30.04.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[34a] Wiadukt kolejowy przy ul. Maszynowej nad drogą łączącą ulice Maszynową i Budowlanych. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[34b] Wiadukt kolejowy przy ul. Maszynowej. Od czasu do czasu jeszcze jeżdżą po nim pociągi towarowe do zakładów w Kokoszkach. Widok od strony południowej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[35a] Wyremontowany w 2008 r. wiadukt drogowy w ciągu ul. Bysewskiej. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[35b] Wiadukt drogowy w ciągu ul. Bysewskiej. Tu również widoczne jest miejsce na planowaną rozbudowę linii kolejowej o drugi tor. Widok od strony południowej w kierunku Kokoszek. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[36a] Wiadukt drogowy w ciągu drogi z Gdańska do Żukowa. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[36b] Wiadukt drogowy w ciągu drogi z Gdańska do Żukowa. W 1914 r. opisywany w prasie jako wyjątkowa ukośna konstrukcja. Widok od strony południowej w kierunku Kokoszek. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[37a] Budynek stacji w Leźnie, choć pełni funkcje mieszkalne, nic nie stracił ze swojego kolejowego charakteru. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[37b] Dawne dworcowe toalety, choć pełnią już zupełnie inne funkcje, są w znakomitym, jak na blisko stuletnią konstrukcję, stanie. Widok od torów i peronu (strona wschodnia). 8.07.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[38a] Wiadukt drogi łączącej Leżno ze Smęgorzynem i Kiełpinem. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[38b] Wiadukt drogi łączącej Leżno ze Smęgorzynem i Kiełpinem. Pod wiaduktem miejsce na drugi tor oraz kolejowa linia telegraficzna. Widok od strony południowej w kierunku Leżna. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[39a] Wiadukt kolejowy nad polną drogą tuż przed mostem nad rzeką Radunią.
Widok od strony zachodniej. 20.12.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[39b] Wiadukt kolejowy nad polną drogą tuż przed mostem nad rzeką Radunią.
Z nieznanых powodów możliwość przejazdu pod nim zlikwidowano ok. 2006 r.
Widok od strony wschodniej. 20.12.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[40] Przepust starej Raduni w pobliżu mostu kolejowego nad rzeką Radunią. Widok od strony zachodniej. 20.12.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[41a] Most kolejowy nad rzeką Radunią pomiędzy stacjami w Leźnie i Starej Pile. W 1945 r. został wysadzony, a w 1950 r. odbudowany. Widok w kierunku północnym. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[41b] Most kolejowy nad rzeką Radunią pomiędzy stacjami w Leźnie i Starej Piłi.
Widok od strony zachodniej. 20.12.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[41c] Most kolejowy nad rzeką Radunią pomiędzy stacjami w Leźnie i Starej Piłi.
Jedyny taki obiekt na linii Wrzeszcz – Stara Piła. Widok od strony wschodniej.
8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[42a] Wiadukt kolejowy nad polną drogą w okolicach Niestępowa i Starej Piły. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[42b] Wiadukt kolejowy nad polną drogą w okolicach Niestępowa i Starej Piły. Zachowane barierki świadczą o tym, iż w te rejony nie dotarli jeszcze zbieracze złomu. Widok od strony południowej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[43a] Wiadukt po wschodniej stronie stacji Stara Piła w ciągu ul. Raduńskiej – drogi łączącej Niestępowo i Lniska. Widok od strony wschodniej. 8.07.2010 r. FOT. HENRYK JURSZ



[43b] Wiadukt po wschodniej stronie stacji Stara Piła w ciągu ul. Raduńskiej – drogi łączącej Niestępowo i Lniska. Widok od strony zachodniej w kierunku Niestępowo. 24.06.2011 r. FOT. HENRYK JURSZ



[44a] Budynek mieszkalny na stacji Stara Piła. Pod krawędzią dachu słabo widoczny ślad nazwy. Widok od strony północnej. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[44b] Niemal naprzeciwko stacyjnego budynku mieszkalnego na małym wzniesieniu zachowała się jeszcze niewielka wieża wodna wybudowana wraz z linią Wrzeszcz – Stara Piła. 24.06.2011 r.

FOT. HENRYK JURSZ



[45] Pozostałości północnego przyczółka wiaduktu za stacją w Starej Pile zniszczonego w 1939 r. w pierwszych dniach września. 8.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ



Przepust potoku Kacza w okolicy Krykulca w Gdyni. Na nim do 1930 r. przejeżdżały pociągi linii Kokoszki – Gdynia w jej przebiegu z 1921 r. Widok od strony północnej. 14.07.2010 r.

FOT. HENRYK JURSZ

Wybrane rozkłady jazdy

Ze względu na wielość form publikacji rozkładów, ich różną dokładność oraz czytelność dane w tabelach przedstawione zostały w ujednoliconej uproszczonej formie. Nazwy stacji podano w języku polskim, dla okresu po 1945 r. w brzmieniu takim jak w okresie obowiązywania danego rozkładu jazdy. Dla linii kolejowej Kokoszki – Gdynia uwzględniono godziny odjazdów i przyjazdów tylko tych pociągów, które albo przejeżdżały przez stację w Kokoszkach, albo z niej wyruszały lub kończyły na niej bieg. Tam, gdzie było to możliwe, podane są dodatkowe informacje w formie następujących oznaczeń:

- o – odjazd,
- p – przyjazd,
- B – pociąg z ograniczeniami w transporcie bagażu i rowerów,
- M – pociąg mieszany (osobowo-towarowy),
- Mt – pociąg motorowy (do 1945 r. prowadzony zespołem akumulatorowym Wittfeld),
- O – pociąg osobowy,
- P – pociąg przewożący pocztę (konwojem pocztowym lub kolejowym),
- R – pociąg kursujący tylko w dni robocze,
- Zk – zmiana numeru pociągu lub konieczność przesiadki na stacji Kokoszki,
- Zo – zmiana numeru pociągu lub konieczność przesiadki na stacji Osowa,
- Zs – zmiana numeru pociągu lub konieczność przesiadki na stacjach Kokoszki i Osowa.

Tam, gdzie było to potrzebne, dodatkowe informacje oznaczone są gwiazdkami, których znaczenie dotyczy konkretnej tabeli.

Przejazd pociągu rewizyjnego (Revisionssonderzug) 15 kwietnia 1914 r.

10:00	o	Gdańsk Główny
10:07	p	Gdańsk Wrzeszcz
10:08	o	Gdańsk Wrzeszcz
10:54	p	Brętowo
11:24	o	Brętowo
12:07	p	Kiełpinek
12:37	o	Kiełpinek
13:18	p	Kokoszki
13:48	o	Kokoszki
14:29	p	Leżno
14:59	o	Leżno
15:14	p	Stara Piła
16:30	o	Stara Piła
16:58	p	Kartuzy

Rozkład jazdy przygotowany w kwietniu 1914 r.

5:48	8:30	13:40	21:30	o	Gdańsk Główny	p	7:05	14:50	17:20	22:48
5:56	8:36	13:46	21:36	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:59	14:43	17:14	22:40
5:58	8:38	13:48	21:37	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	6:58	14:42	17:13	22:38
6:15	8:49	14:00	21:47		Brętowo		6:49	14:32	17:04	22:22
6:26	8:57	14:09	21:55		Kiełpinek		6:41	14:24	16:56	22:12
6:38	9:04	14:20	22:02		Kokoszki		6:34	14:17	16:49	22:03
6:48	9:12	14:28	22:09		Leżno		6:26	14:10	16:42	21:51
6:58	9:20	14:37	22:17	p	Stara Piła	o	6:17	14:01	16:34	21:39

Rozkład jazdy opublikowany w prasie 29 kwietnia 1914 r.

5:48	8:30	13:40	21:30	o	Gdańsk Główny	p	7:05	14:50	17:20	22:48
5:56	8:36	13:46	21:36	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:59	14:43	17:14	22:40
5:58	8:38	13:48	21:37	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	6:58	14:42	17:13	22:38
6:59	9:20	14:37	22:17	p	Stara Piła	o	6:17	14:01	16:34	21:39
7:04	9:23	15:15	22:20	o	Stara Piła	p	6:14	13:58	16:26	21:36
7:44	9:55	15:50	22:53	p	Kartuzy	o	5:41	13:25	15:52	20:56

Planowane odjazdy pociągów specjalnych w dniach 21 maja i 1 czerwca 1914 r.

8:55	13:25	o	Gdańsk Główny	p	21:20
9:02	13:32	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	21:13
9:13	13:43	o	Brętowo	o	21:02
9:22	13:52	o	Kielpinek	o	20:53
9:30	14:00	o	Kokoszeki	o	20:45
9:38	14:10	o	Leżno	o	20:37
9:50	14:23	o	Stara Piła	o	20:27
10:00	14:33	o	Żukowo	o	20:15
10:13	14:46	o	Dzierżążno	o	20:01
10:22	14:55	p	Kartuzy	o	19:50

Rozkład jazdy ważny od 1 maja 1915 r.

5:48	13:40	-	21:30	o	Gdańsk Główny	p	7:05	14:50	-	17:42
5:56	13:46	-	21:36	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:59	14:43	-	17:34
5:58	13:48	-	21:37	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	6:58	14:42	-	17:32
6:59	14:37	-	22:17	p	Stara Piła	o	6:17	14:01	-	16:34
7:04	-	15:15	22:20	o	Stara Piła	p	6:14	13:58	16:26	-
7:44	-	15:50	22:53	p	Kartuzy	o	5:41	13:25	15:52	-

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1915 r.

5:48	13:40	-	21:30	o	Gdańsk Główny	p	7:05	14:50	17:42
5:56	13:46	-	21:36	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:59	14:43	17:34
5:58	13:48	-	21:37	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	6:58	14:42	17:32
6:59	14:37	-	22:17	p	Stara Piła	o	6:17	14:01	16:34
7:04	-	15:15	22:20	o	Stara Piła	p	6:14	13:58	-
7:44	-	15:50	22:58	p	Kartuzy	o	5:41	13:25	-

Rozkład jazdy ważny od 1 maja 1916 r.

5:48	13:50	-	21:30	o	Gdańsk Główny	p	7:05	14:52	17:42
5:56	13:58	-	21:36	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:59	14:45	17:34
5:58	14:01	-	21:37	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	6:58	14:44	17:32
6:59	14:56	-	22:17	p	Stara Piła	o	6:17	14:01	16:34
7:04	-	15:03	22:20	o	Stara Piła	p	6:14	13:58	-
7:44	-	15:38	22:53	p	Kartuzy	o	5:41	13:25	-

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1916 r.

5:48	13:50	21:30	o	Gdańsk Główny	p	7:05	14:52	17:42
5:56	13:58	21:36	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:59	14:45	17:34
5:58	14:01	21:37	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	6:58	14:44	17:32
6:15	14:16	21:47	o	Brętowo	o	6:49	14:34	17:16
6:26	14:27	21:55	o	Kielpiniek	o	6:41	14:26	17:06
6:38	14:37	22:02	o	Kokoszki	o	6:34	14:18	14:56
6:38	14:46	22:09	o	Leżno	o	6:26	14:10	14:46
6:59	14:56	22:17	p	Stara Piła	o	6:17	14:01	16:34

Rozkład jazdy ważny od 1 czerwca 1917 r.

P				P		
5:30	13:58	19:15	o	Gdańsk Główny	p	7:16 13:41 18:36
5:37	14:08	19:27	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:10 13:33 18:28
5:47	14:25	19:44	o	Brętowo	o	6:59 13:22 18:10
5:55	14:41	19:56	o	Kielpiniek	o	6:52 13:15 18:00
6:04	14:54	20:09	o	Kokoszki	o	6:45 13:08 17:50
6:11	15:05	20:20	o	Leżno	o	6:38 13:01 17:22
6:19	15:16	20:31	p	Stara Piła	o	6:29 12:52 17:10

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1918 r.

9:10	14:25	19:15	o	Gdańsk Główny	p	7:50 14:15 18:36
9:18	14:33	19:23	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:44 14:07 18:28
9:20	14:35	19:25	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:43 14:06 18:26
10:10	15:35	20:31	p	Stara Piła	o	6:53 13:26 17:10
10:18	15:45	20:36	o	Stara Piła	p	6:55 13:24 -
10:48	16:20	21:16	p	Kartuzy	o	6:21 12:51 -

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1918 r.

R				P		
R	R			P	R	R
9:10	14:25	19:15	o	Gdańsk Główny	p	7:50 14:15 18:36
9:20	14:35	19:25	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:44 14:07 18:28
9:35	14:52	19:42	o	Brętowo	o	7:33 13:58 18:10
9:45	15:04	19:55	o	Kielpiniek	o	7:26 13:49 18:00
9:53	15:11	20:08	o	Kokoszki	o	7:16 13:42 17:50
10:01	15:24	20:20	o	Leżno	o	7:07 13:35 17:22
10:10	15:35	20:31	p	Stara Piła	o	6:58 13:26 17:10

Rozkład jazdy na okres letni 1922 r.

M	MP	MP		MP	MP	M		
4:50	14:55	-	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	-	7:50	17:35
5:06	15:11	-	o	Brętowo	o	-	7:38	17:23
5:20	15:24	-	o	Kielpinek	o	-	7:26	17:12
5:28	15:32	-	p	Kokoszki	o	-	7:15	17:00
5:30	15:34	20:10	o	Kokoszki	p	6:46	7:13	16:58
5:40	15:44	20:18	o	Leżno	o	6:39	7:04	16:49
5:52	15:56	20:27	p	Stara Piła	o	6:30	6:50	16:35
				M				
				17:50	o	Gdynia	p	8:30
				19:10	o	Kack Wielki	o	8:13
				19:38	o	Osowa	o	7:38
				20:02	p	Kokoszki	o	7:01

Rozkład jazdy na okres letni 1923 r.

M	M		M/O	M		
4:25	14:35	o	Gdańsk Główny	p	7:58	18:40
4:34	14:45	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:48	18:11
4:51	15:01	o	Brętowo	o	7:32	17:59
5:14	15:27	o	Kielpinek	o	7:21	17:48
5:22	15:35	p	Kokoszki	o	6:57	17:27
5:34	15:45	o	Kokoszki	p	6:42	17:17
5:43	15:54	o	Leżno	o	6:33	17:09
5:55	16:06	p	Stara Piła	o	6:20	16:57
MP	MP		MP	MP		
9:20	18:25	o	Gdynia	p	9:00	18:15
10:22	19:27	o	Kack Wielki	o	8:45	18:00
10:44	19:49	o	Osowa	o	8:22	17:37
11:06	20:11	p	Kokoszki	o	7:51	17:06
11:11	20:21	o	Kokoszki	p	7:36	16:56
11:19	20:29	o	Leżno	o	7:29	16:49
11:29	20:39	p	Stara Piła	o	7:17	16:38

Rozkład jazdy na okres letni 1924 r.

M	M			M	M
4:25	14:25	o	Gdańsk Główny	p	7:58 18:21
4:34	14:35	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:50 18:13
4:49	14:51	o	Brętowo	o	7:32 17:59
5:12	15:17	o	Kielpinek	o	7:21 17:48
5:20	15:25	p	Kokoszki	o	6:57 17:27
5:26	15:40	o	Kokoszki	p	6:42 17:17
5:35	15:49	o	Leżno	o	6:33 17:09
5:45	16:01	p	Stara Piła	o	6:20 16:57

MP	MP			MP	MP
9:50	18:55	o	Gdynia	p	9:33 18:01
10:22	19:38	o	Kack Wielki	o	9:18 17:42
10:41	19:59	o	Osowa	o	9:06 17:27
10:59	20:18	p	Kokoszki	o	8:41 16:56
11:00	20:19	o	Kokoszki	p	8:40 16:55
11:08	20:27	o	Leżno	o	8:33 16:48
11:18	20:37	p	Stara Piła	o	8:23 16:38

Rozkład jazdy ważny od 5 czerwca 1925 r. (* – kursuje od 6 VI do 16 IX, ** – kursuje od 5 VI do 15 IX)

M	M			M	M
4:55	14:55	o	Gdańsk Główny	p	7:56 18:46
5:05	15:05	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:48 18:37
5:18	15:21	o	Brętowo	o	7:30 18:24
5:41	15:47	o	Kielpinek	o	7:19 18:13
5:49	15:55	p	Kokoszki	o	6:55 17:51
5:53	16:00	o	Kokoszki	p	6:52 17:48
6:02	16:09	o	Leżno	o	6:43 17:40
6:12	16:21	p	Stara Piła	o	6:30 17:28

MP	O*	MP		MP	MO	O**
9:04	11:26	20:15	o	Gdynia	p	6:34 18:21 19:31
9:35	11:55	20:46	o	Kack Wielki	o	6:17 18:04 19:15
9:51	12:09	21:02	o	Osowa	o	6:07 17:54 19:06
10:04	12:21	21:15	p	Kokoszki	o	5:50 17:36 18:49
10:08	12:22	21:20	o	Kokoszki	p	5:47 17:31 18:48
10:16	12:29	21:29	o	Leżno	o	5:40 17:24 18:41
10:26	12:38	21:41	p	Stara Piła	o	5:29 17:13 18:32

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1926 r.

M	M			M	M
4:16	14:40	o	Gdańsk Główny	p	7:18 18:55
4:26	14:50	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:10 18:46
4:44	15:08	o	Brętowo	o	6:51 18:28
4:59	15:24	o	Kielpiniek	o	6:40 18:17
5:07	15:32	p	Kokoszki	o	6:17 17:53
5:11	15:37	o	Kokoszki	p	6:12 17:43
5:20	15:46	o	Leżno	o	6:03 17:35
5:30	15:58	p	Stara Piła	o	5:50 17:20
MP	MP			MP	MP
9:10	20:35	o	Gdynia	p	6:03 18:02
9:32	20:57	o	Kack Wielki	o	5:44 17:43
9:45	21:10	o	Osowa	o	5:33 17:32
10:02	21:27	p	Kokoszki	o	5:10 17:10
10:08	21:32	o	Kokoszki	p	5:05 17:05
10:16	21:41	o	Leżno	o	4:58 16:58
10:26	21:52	p	Stara Piła	o	4:47 16:47

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1927 r. (* – kursuje od 16 VI do 16 IX, ** – kursuje od 15 VI do 15 IX, *** – kursuje od 15 V do 14 VI i od 16 IX 1927 r. do 14 V 1928 r.)

M	M			M	M		
4:15	14:44	o	Gdańsk Główny	p	7:26 18:45		
4:26	14:54	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:17 18:36		
4:43	15:12	o	Brętowo	o	6:59 18:18		
4:58	15:28	o	Kielpiniek	o	6:48 18:07		
5:06	15:36	p	Kokoszki	o	6:26 17:43		
5:11	15:41	o	Kokoszki	p	6:22 17:33		
5:20	15:50	o	Leżno	o	6:13 17:25		
5:30	16:02	p	Stara Piła	o	6:00 17:10		
MP	O*	M**	MP***	MP	MP	O*	
9:00	10:30	18:35	20:45	o	Gdynia	p	6:03 17:42 20:01
9:22	10:52	18:57	21:07	o	Kack Wielki	o	5:44 17:23 19:42
9:35	11:05	19:10	21:20	o	Osowa	o	5:33 17:12 19:32
9:52	11:22	19:27	21:37	p	Kokoszki	o	5:10 16:50 19:12
9:58	11:25	19:30	21:42	o	Kokoszki	p	5:03 16:46 19:11
10:07	11:34	19:39	21:51	o	Leżno	o	4:56 16:39 19:04
10:17	11:44	19:51	22:03	p	Stara Piła	o	4:45 16:28 18:54

Rozkład jazdy na okres zimowy 1927/1928

	M	M			M	M
	4:15	14:44	o	Gdańsk Główny	p	7:26 18:45
	4:25	14:54	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:17 18:36
	4:43	15:12	o	Brętowo	o	6:59 18:18
	4:58	15:28	o	Kielpiniek	o	6:48 18:07
	5:06	15:36	p	Kokoszki	o	6:26 17:43
	5:11	15:41	o	Kokoszki	p	6:22 17:33
	5:20	15:50	o	Leżno	o	6:13 17:25
	5:30	16:02	p	Stara Piła	o	6:00 17:10
	M	MP			MP	MP
	9:00	18:35	o	Gdynia	p	6:03 17:42
	9:22	18:57	o	Kack Wielki	o	5:44 17:23
	9:35	19:10	o	Osowa	o	5:33 17:12
	9:52	19:27	p	Kokoszki	o	5:10 16:50
	9:58	19:30	o	Kokoszki	p	5:03 16:46
	10:07	19:39	o	Leżno	o	4:56 16:39
	10:17	19:51	p	Stara Piła	o	4:45 16:28

Rozkład jazdy na okres letni 1928 r. (* – kursuje od 15 v do 15 ix, ** – kursuje od 16 ix 1928 r. do 14 v 1929 r.)

	MP	MO*	M			M	M	OP*								
	5:25	8:35	16:00	o	Gdańsk Główny	p	7:26	14:46 21:05								
	5:35	8:45	16:10	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:17	14:38 20:56								
	5:53	8:58	16:28	o	Brętowo	o	6:59	14:20 20:49								
	6:08	9:12	16:44	o	Kielpiniek	o	6:48	14:09 20:38								
	6:16	9:19	16:52	p	Kokoszki	o	6:24	13:46 20:21								
	6:36	9:24	16:59	o	Kokoszki	p	6:12	13:33 20:11								
	6:44	9:32	17:08	o	Leżno	o	6:03	13:25 20:04								
	6:54	9:41	17:20	p	Stara Piła	o	5:50	13:12 19:52								
	O*	O*	M	O*	O*	O**	O*		O*	O**	O	O*	M	O*		
	6:45	8:05	9:05	10:30	14:40	18:25	20:25	o	Gdynia	p	5:58	6:42	7:30	11:13	17:45	20:05
	7:12	8:27	9:32	10:52	15:02	18:57	20:47	o	Kack Wielki	o	5:39	6:23	7:11	10:53	17:26	19:46
	7:25	8:40	9:50	11:05	15:15	19:10	21:00	o	Osowa	o	5:28	6:12	7:00	10:37	17:10	19:35
	7:42	8:57	10:07	11:22	15:32	19:27	21:17	p	Kokoszki	o	5:08	5:52	6:40	10:17	16:45	19:15
	7:43	9:00	10:12	11:25	15:33	19:30	21:20	o	Kokoszki	p	5:03	5:49	6:35	10:11	16:40	19:13
	7:51	9:09	10:21	11:34	15:42	19:39	21:29	o	Leżno	o	4:56	5:40	6:26	10:02	16:33	19:08
	8:01	9:19	10:31	11:44	15:52	19:51	21:41	p	Stara Piła	o	4:45	5:27	6:14	9:49	16:22	18:58

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1928 r.

MP	OP	M			M	M	O
5:25	8:35	15:52	o	Gdańsk Główny	p	7:26	14:46 21:05
5:35	8:45	15:32	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:17	14:38 20:56
5:53	8:58	15:51	o	Brętowo	o	6:59	14:20 20:49
6:08	9:12	16:08	o	Kielpinek	o	6:48	14:09 20:38
6:16	9:19	16:16	p	Kokoszki	o	6:24	13:46 20:21
6:36	9:24	16:41	o	Kokoszki	p	6:12	13:33 20:11
6:44	9:32	16:50	o	Leżno	o	6:03	13:25 20:04
6:54	9:41	17:02	p	Stara Piła	o	5:50	13:12 19:52

O	M	OP			OP	O	MP
8:05	9:05	18:35	o	Gdynia	p	6:42	7:30 17:45
8:27	9:32	18:57	o	Kack Wielki	o	6:23	7:11 17:26
8:40	9:50	19:10	o	Osowa	o	6:12	7:00 17:10
8:57	10:07	19:27	p	Kokoszki	o	5:52	6:40 16:45
9:00	10:12	19:30	o	Kokoszki	p	5:49	6:35 16:40
9:09	10:21	19:39	o	Leżno	o	5:40	6:26 16:33
9:19	10:31	19:51	p	Stara Piła	o	5:27	6:14 16:22

Rozkład jazdy na okres letni 1929 r. (* – kursuje od 15 v do 15 IX)

M	OP	MP			M	M	OP
6:05	8:44	14:35	o	Gdańsk Główny	p	7:26	14:16 21:17
6:14	8:52	14:44	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:17	14:07 21:09
6:15	8:53	14:45	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:16	14:06 21:08
6:33	9:05	14:58	o	Brętowo	o	6:59	13:49 20:58
6:47	9:16	15:10	o	Kielpinek	o	6:51	13:41 20:51
6:54	9:23	15:17	p	Kokoszki	o	6:39	13:29 20:40
6:55	9:24	15:18	o	Kokoszki	p	6:38	13:28 20:39
7:04	9:31	15:26	o	Leżno	o	6:31	13:21 20:32
7:14	9:40	15:35	p	Stara Piła	o	6:20	13:10 20:22

O*	OP	O*	O	OP			O*	O	O	OP	O*
6:45	7:55	9:10	14:50	20:20	o	Gdynia	p	6:29	7:30	10:49	15:31 20:10
7:08	8:15	9:31	15:11	20:40	o	Kack Wielki	o	6:10	7:10	10:30	15:12 19:50
7:21	8:26	9:43	15:23	20:51	o	Osowa	o	5:59	6:52	10:20	14:57 19:38
7:39	8:43	10:00	15:40	21:08	p	Kokoszki	o	5:39	6:30	10:02	14:38 19:17
7:40	8:43	10:01	15:41	21:09	o	Kokoszki	p	5:38	6:18	9:58	14:37 19:16
7:48	8:50	10:09	15:50	21:16	o	Leżno	o	5:31	6:11	9:51	14:30 19:09
7:57	8:59	10:18	16:00	21:25	p	Stara Piła	o	5:20	6:00	9:41	14:19 18:57

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1929 r.

M	OP	MP		M	M	OP
6:05	8:44	14:35	o	Gdańsk Główny	p	7:26 14:16 21:17
6:15	8:53	14:45	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:17 14:07 21:09
6:33	9:05	14:58	o	Brętowo	o	6:59 13:49 20:56
6:47	9:16	15:10	o	Kielpinek	o	6:51 13:41 20:51
6:54	9:23	15:17	p	Kokoszki	o	6:39 13:29 20:40
6:55	9:24	15:18	o	Kokoszki	p	6:38 13:28 20:39
7:04	9:31	15:26	o	Leżno	o	6:31 13:21 20:32
7:14	9:40	15:35	p	Stara Piła	o	6:20 13:10 20:22

OP	O	OP		O	O	OP
7:55	14:50	20:20	o	Gdynia	p	7:30 10:49 15:31
8:15	15:11	20:40	o	Kack Wielki	o	7:10 10:30 15:12
8:26	15:23	20:51	o	Osowa	o	6:52 10:20 14:57
8:43	15:40	21:08	p	Kokoszki	o	6:30 10:02 14:38
8:43	15:41	21:09	o	Kokoszki	p	6:18 9:58 14:37
8:50	15:50	21:16	o	Leżno	o	6:11 9:51 14:30
8:59	16:00	21:25	p	Stara Piła	o	6:00 9:41 14:19

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1930 r. (* – kursuje od 15 v do 14 IX, ** – kursuje od 15 IX 1930 r. do 14 v 1931 r.)

P	P		P**	P*
6:15	8:44	14:35 o	Gdańsk Główny	p 7:18 14:16 21:17 22:16
6:23	8:53	14:45 o	Gdańsk Wrzeszcz	o 7:10 14:07 21:09 22:08
6:38	9:05	14:58 o	Brętowo	o 6:55 13:49 20:58 21:57
6:52	9:16	15:10 o	Kielpinek	o 6:48 13:42 20:51 21:50
6:59	9:23	15:17 p	Kokoszki	o 6:37 13:30 20:40 21:39
7:00	9:24	15:18 o	Kokoszki	p 6:36 13:29 20:39 21:38
7:09	9:31	15:26 o	Leżno	o 6:29 13:22 20:32 21:31
7:19	9:40	15:35 p	Stara Piła	o 6:19 13:12 20:22 21:21

*	P	*	P		*	P	P	*
6:55	7:50	9:05	14:55	20:15 o	Gdynia	p	6:23 7:40 10:49 18:22 20:10	
7:22	8:11	9:26	15:15	20:36 o	Kack Wielki	o	6:04 7:21 10:30 18:03 19:50	
7:33	8:24	9:38	15:26	20:47 o	Osowa	o	5:53 7:11 10:19 17:52 19:38	
7:49	8:41	9:55	15:42	21:03 p	Kokoszki	o	5:34 6:53 10:00 17:33 19:17	
7:50	8:42	9:59	15:43	21:04 o	Kokoszki	p	5:33 6:52 9:58 17:32 19:16	
7:57	8:50	10:07	15:51	21:11 o	Leżno	o	5:26 6:46 9:51 17:25 19:09	
8:06	8:59	10:16	16:01	21:20 p	Stara Piła	o	5:17 6:37 9:41 17:14 18:57	

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1931 r. (* – kursuje od 15 v do 13 IX, ** – kursuje od 14 IX 1931 r. do 21 v 1932 r.)

P				P**				P*					
6:15	8:44	14:35	o	Gdańsk Główny	p	7:18	14:16	21:17	22:24				
6:24	8:53	14:45	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:10	14:07	21:09	22:16				
6:39	9:05	14:58	o	Brętowo	o	6:59	13:51	20:53	22:00				
6:51	9:16	15:10	o	Kielpinek	o	6:50	13:43	20:45	21:52				
6:58	9:23	15:17	p	Kokoszki	o	6:38	13:31	20:33	21:40				
7:00	9:24	15:18	o	Kokoszki	p	6:37	13:30	20:32	21:39				
7:09	9:31	15:26	o	Leżno	o	6:30	13:22	20:24	21:31				
7:19	9:40	15:35	p	Stara Piła	o	6:19	13:12	20:14	21:21				

P				P				P				P			
8:05	9:42	15:15	20:25	o	Gdynia	p	6:21	9:54	18:25	19:38					
8:21	9:58	15:31	20:41	o	Kack Wielki	o	6:07	9:41	18:12	19:25					
8:32	10:09	15:42	20:52	o	Osowa	o	5:57	9:31	18:02	19:15					
8:44	10:21	15:54	21:04	p	Kokoszki	o	5:44	9:18	17:49	19:02					
8:45	10:22	15:55	21:05	o	Kokoszki	p	5:43	9:17	17:48	19:01					
8:52	10:29	16:02	21:12	o	Leżno	o	5:37	9:11	17:42	18:54					
8:59	10:36	16:10	21:19	p	Stara Piła	o	5:28	9:03	17:33	18:45					

Rozkład jazdy ważny od 22 maja 1932 r.

P													
8:47	14:45	19:32	o	Gdańsk Główny	p	7:31	14:14	21:55					
8:57	14:55	19:42	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:24	14:07	21:48					
9:08	15:10	19:58	o	Brętowo	o	7:15	13:51	21:32					
9:18	15:21	20:10	o	Kielpinek	o	7:08	13:43	21:25					
9:24	15:28	20:17	p	Kokoszki	o	6:58	13:32	21:14					
9:27	15:35	20:20	o	Kokoszki	p	6:57	13:31	21:11					
9:33	15:43	20:28	o	Leżno	o	6:51	13:24	21:04					
9:40	15:52	20:37	p	Stara Piła	o	6:43	13:14	20:54					

P							P							
7:30	14:48	16:55	20:53	o	Gdynia	p	6:28	12:10	16:22	20:04				
7:46	15:07	17:19	21:12	o	Kack Wielki	o	6:14	11:57	16:09	19:51				
7:58	15:19	17:35	21:25	o	Osowa	o	6:03	11:47	15:58	19:40				
8:11	15:31	17:47	21:37	p	Kokoszki	o	5:49	11:33	15:40	19:26				
8:12	-	17:48	21:38	o	Kokoszki	p	5:48	11:32	-	19:25				
8:18	-	17:54	21:44	o	Leżno	o	5:42	11:26	-	19:19				
8:25	-	18:02	21:52	p	Stara Piła	o	5:34	11:17	-	19:10				

Rozkład jazdy na okres zimowy 1932/1933

P	P							
8:47	14:45	19:32	o	Gdańsk Główny	p	7:31	14:14	21:55
8:57	14:55	19:42	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:24	14:07	21:48
9:08	15:10	19:58	o	Brętowo	o	7:15	13:51	21:32
9:18	15:21	20:10	o	Kielpiniek	o	7:08	13:43	21:25
9:24	15:28	20:17	p	Kokoszki	o	6:58	13:32	21:14
9:27	15:35	20:20	o	Kokoszki	p	6:57	13:31	21:11
9:32	15:42	20:27	o	Leżno	o	6:51	13:24	21:04
9:40	15:52	20:38	p	Stara Piła	o	6:43	13:14	20:54

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1933 r.

P	P					P		
8:47	14:44	19:24	o	Gdańsk Główny	p	7:21	14:14	21:55
8:57	14:54	19:34	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:15	14:07	21:48
9:08	15:09	19:49	o	Brętowo	o	7:06	13:51	21:32
9:18	15:26	20:02	o	Kielpiniek	o	6:59	13:43	21:25
9:24	15:33	20:09	p	Kokoszki	o	6:45	13:28	21:09
9:27	15:47	20:19	o	Kokoszki	p	6:44	13:27	21:07
9:32	15:54	20:26	o	Leżno	o	6:38	13:20	21:00
9:40	16:04	20:36	p	Stara Piła	o	6:30	13:10	20:50

Mt	Mt	Mt				Mt	Mt	Mt		
7:43	14:22	16:55	21:35	o	Gdynia	p	6:32	12:10	16:23	20:50
7:59	14:43	17:19	21:56	o	Kack Wielki	o	6:18	11:57	16:10	20:37
8:10	14:56	17:34	22:09	p	Osowa	o	6:06	11:47	16:00	20:26
8:12	14:57	17:35	22:10	o	Osowa	p	6:04	11:46	16:00	20:26
8:25	15:09	17:47	22:22	p	Kokoszki	o	5:51	11:32	15:46	20:12
8:27	15:10	17:48	22:23	o	Kokoszki	p	5:49	11:31	15:45	20:11
8:33	15:17	17:54	22:29	o	Leżno	o	5:43	11:25	15:39	20:05
8:40	15:25	18:02	22:37	p	Stara Piła	o	5:35	11:15	15:30	19:56

Rozkład jazdy na okres zimowy 1933/1934

P	P				P
8:45	14:44	19:24	o	Gdańsk Główny	p 7:21 14:15 21:55
8:55	14:54	19:34	o	Gdańsk Wrzeszcz	p 7:15 14:08 21:48
9:06	15:09	19:49	o	Brętowo	o 7:06 13:49 21:32
9:18	15:26	20:02	o	Kiełpinek	o 6:59 13:41 21:25
9:24	15:33	20:09	p	Kokoszki	o 6:45 13:28 21:09
9:27	15:47	20:19	o	Kokoszki	p 6:44 13:27 21:07
9:32	15:54	20:26	o	Leżno	o 6:38 13:20 21:00
9:40	16:04	20:36	p	Stara Piła	o 6:30 13:10 20:50

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1934 r.

P	P				P
8:45	14:55	19:25	o	Gdańsk Główny	p 7:21 14:15 21:53
8:54	15:05	19:34	o	Gdańsk Wrzeszcz	p 7:15 14:08 21:47
9:05	15:21	19:49	o	Brętowo	o 7:06 13:49 21:31
9:17	15:37	20:02	o	Kiełpinek	o 6:59 13:41 21:24
9:23	15:45	20:09	p	Kokoszki	o 6:45 13:28 21:08
9:26	15:52	20:19	o	Kokoszki	p 6:44 13:27 21:06
9:31	15:59	20:26	o	Leżno	o 6:38 13:20 20:59
9:39	16:09	20:36	p	Stara Piła	o 6:30 13:10 20:49

P	Mt	Mt P	Mt			Mt P	Mt	Mt P
7:55	14:22	17:10	21:52	o	Gdynia	p 6:15 11:54 16:33 20:49		
8:12	14:43	17:32	22:14	o	Kack Wielki	o 6:01 11:41 16:20 20:36		
8:23	14:56	17:45	22:27	p	Osowa	o 5:49 11:30 16:09 20:26		
8:25	14:57	17:46	22:28	o	Osowa	p 5:47 11:29 16:08 20:26		
8:38	15:09	17:58	22:40	p	Kokoszki	o 5:34 11:15 15:54 20:12		
8:44	15:10	17:59	22:41	o	Kokoszki	p 5:29 11:14 15:50 20:11		
8:51	15:17	18:06	22:48	o	Leżno	o 5:23 11:08 15:44 20:05		
8:58	15:25	18:14	22:56	p	Stara Piła	o 5:14 10:58 15:35 19:56		

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1935 r.

	P	P				P	P
	8:50	13:45	19:12	o	Gdańsk Główny	p	7:36 13:10 21:55
	8:59	13:55	19:25	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:30 13:03 21:48
	9:09	14:06	19:41	o	Brętowo	o	7:20 12:46 21:33
	9:21	14:18	19:56	o	Kielpinek	o	7:14 12:38 21:25
	9:27	14:24	20:05	p	Kokoszki	o	6:54 12:20 21:04
	9:38	14:34	20:17	o	Kokoszki	p	6:46 12:16 20:54
	9:44	14:39	20:25	o	Leżno	o	6:40 12:10 20:47
	9:51	14:46	20:34	p	Stara Piła	o	6:32 12:02 20:37

Mt	P	Mt	Mt	Mt			Mt	Mt P	Mt	Mt P	
5:52	7:35	13:31	17:16	22:20	o	Gdynia	p	6:12	7:35	10:49	16:07 20:47
6:14	7:52	13:53	17:37	22:42	o	Kack Wielki	o	5:58	7:22	10:36	15:54 20:34
6:28	8:05	14:07	17:51	22:56	o	Osowa	o	5:47	7:11	10:26	15:43 20:24
6:40	8:18	14:19	18:03	23:08	p	Kokoszki	o	5:32	6:56	10:11	15:28 20:09
-	8:24	14:20	18:04	23:09	o	Kokoszki	p	5:27	-	10:10	15:27 20:08
-	8:31	-	18:10	23:15	o	Leżno	o	5:21	-	10:04	15:21 20:02
-	8:38	14:32	18:18	23:23	p	Stara Piła	o	5:12	-	9:53	15:10 19:52

Rozkład jazdy na okres letni 1936 r.

	P	P				P	P
	8:40	13:34	19:08	o	Gdańsk Główny	p	7:33 13:17 21:49
	8:49	13:41	19:16	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:26 13:10 21:42
	8:59	13:51	19:37	o	Brętowo	o	7:16 12:54 21:27
	9:07	13:59	19:47	p	Kielpinek	o	7:09 12:46 21:19
	9:11	14:04	19:56	o	Kielpinek	p	6:53 12:39 21:05
	9:17	14:10	20:05	p	Kokoszki	o	6:48 12:34 21:00
	9:28	14:20	20:15	o	Kokoszki	p	6:40 12:24 20:52
	9:34	14:25	20:23	p	Leżno	o	6:34 12:18 20:45
	9:41	14:32	20:32	p	Stara Piła	o	6:27 12:10 20:35

Mt	P	Mt	Mt	Mt			Mt	Mt P	Mt	Mt P	
5:50	7:51	13:30	17:16	20:53	o	Gdynia	p	6:12	7:35	10:40	16:06 20:33
6:12	8:07	13:51	17:37	21:15	o	Kack Wielki	o	5:58	7:22	10:27	15:53 20:20
6:26	8:19	14:05	17:51	21:29	p	Osowa	o	5:47	7:11	10:16	15:43 20:10
6:38	8:32	14:17	18:03	21:41	p	Kokoszki	o	5:32	6:56	10:01	15:28 19:55
-	8:37	14:34	18:04	21:42	o	Kokoszki	p	5:27	-	10:00	15:27 19:54
-	8:43	14:40	18:10	21:48	o	Leżno	o	5:21	-	9:54	15:21 19:48
-	8:50	14:48	18:18	21:56	p	Stara Piła	o	5:12	-	9:43	15:10 19:38

Rozkład jazdy ważny od 15 grudnia 1936 r. do 21 maja 1937 r.

	8:40	13:34	19:08	o	Gdańsk Główny	p	7:33	21:49						
	8:49	13:41	19:16	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:26	21:42						
	8:59	13:51	19:37	o	Brętowo	o	7:16	21:27						
	9:07	13:59	19:47	p	Kielpiniek	o	7:09	21:19						
	9:11	14:04	19:56	o	Kielpiniek	p	6:53	21:11						
	9:17	14:10	20:05	p	Kokoszki	o	6:48	21:05						
	9:28	14:20	20:15	o	Kokoszki	p	6:40	20:57						
	9:34	14:25	20:23	p	Leżno	o	6:34	20:50						
	9:41	14:32	20:32	p	Stara Piła	o	6:27	20:40						
	5:50	7:53	13:30	17:16	20:53	o	Gdynia	p	6:12	7:35	10:40	16:06	20:33	
	6:12	8:09	13:51	17:37	21:15	o	Kack Wielki	o	5:58	7:22	10:27	15:53	20:20	
	6:26	8:21	14:05	17:51	21:29	p	Osowa	o	5:47	7:11	10:16	15:43	20:10	
	6:38	8:32	14:17	18:03	21:41	p	Kokoszki	o	5:32	6:56	10:01	15:28	19:55	
-	8:37	14:34	18:04	21:42	o	Kokoszki	p	5:27	-	10:00	15:27	19:54		
-	8:43	14:40	18:10	21:48	o	Leżno	o	5:21	-	9:54	15:21	19:48		
-	8:50	14:48	18:18	21:56	p	Stara Piła	o	5:12	-	9:43	15:10	19:38		

Rozkład jazdy ważny od 22 maja 1937 r. do 5 września 1937 r.

	9:12	13:32	18:48	o	Gdańsk Główny	p	7:33	21:39						
	9:21	13:39	18:57	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:26	21:32						
	9:39	13:50	19:13	o	Brętowo	o	7:16	21:18						
	9:49	13:58	19:23	p	Kielpiniek	o	7:09	21:12						
	9:58	14:04	19:33	o	Kielpiniek	p	6:53	21:03						
	10:07	14:10	19:42	p	Kokoszki	o	6:48	20:58						
	10:17	14:20	19:57	o	Kokoszki	p	6:40	20:47						
	10:25	14:25	20:05	o	Leżno	o	6:34	20:40						
	10:34	14:32	20:14	p	Stara Piła	o	6:27	20:30						
	Mt	P	Mt				Mt	Mt P	Mt	Mt P				
	5:57	7:54	13:30	17:30	21:21	o	Gdynia	p	5:58	7:27	10:13	15:58	20:33	
	6:18	8:10	13:51	17:45	21:42	o	Kack Wielki	o	5:44	7:14	10:00	15:45	20:19	
	6:31	8:22	14:05	17:56	21:56	p	Osowa	o	5:33	7:04	9:49	15:35	20:08	
	6:43	8:35	14:17	18:09	22:08	p	Kokoszki	o	5:18	6:50	9:34	15:20	19:54	
-	8:38	14:34	18:10	22:09	o	Kokoszki	p	5:14	-	9:33	15:19	19:53		
-	8:44	14:40	18:16	22:15	o	Leżno	o	5:08	-	9:27	15:13	19:47		
-	8:51	14:48	18:23	22:23	p	Stara Piła	o	4:59	-	9:16	15:02	19:39		

Rozkład jazdy ważny od 6 września 1937 r. do 14 grudnia 1937 r.

P									
		9:12	13:32	18:48	o	Gdańsk Główny	p	7:33	21:39
		9:21	13:39	18:57	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:26	21:32
		9:39	13:50	19:13	o	Brętowo	o	7:16	21:18
		9:58	14:04	19:33	o	Kielpiniek	o	7:09	21:12
		10:07	14:10	19:42	p	Kokoszki	o	6:48	20:58
		10:17	14:20	19:57	o	Kokoszki	p	6:40	20:47
		10:25	14:25	20:05	o	Leżno	o	6:34	20:40
		10:34	14:32	20:14	p	Stara Piła	o	6:27	20:30

Mt	P	Mt	Mt	Mt			Mt	Mt P	Mt	Mt P		
5:57	7:54	13:30	17:30	21:21	o	Gdynia	p	5:58	7:27	10:13	15:58	20:33
6:18	8:10	13:51	17:45	21:42	o	Kack Wielki	o	5:44	7:14	10:00	15:45	20:19
6:31	8:22	14:05	17:56	21:56	p	Osowa	o	5:33	7:04	9:49	15:35	20:08
6:43	8:35	14:17	18:09	22:08	p	Kokoszki	o	5:18	6:50	9:34	15:20	19:54
-	8:38	14:34	18:10	22:09	o	Kokoszki	p	5:14	-	9:33	15:19	19:53
-	8:44	14:40	18:16	22:15	o	Leżno	o	5:08	-	9:27	15:13	19:47
-	8:51	14:48	18:23	22:23	p	Stara Piła	o	4:59	-	9:16	15:02	19:39

Rozkład jazdy ważny od 15 grudnia 1937 r. do 14 maja 1938 r.

P									
		9:12	13:32	18:48	o	Gdańsk Główny	p	7:33	21:39
		9:21	13:39	18:57	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:26	21:32
		9:39	13:50	19:13	o	Brętowo	o	7:16	21:18
		9:58	14:04	19:33	o	Kielpiniek	o	7:09	21:12
		10:07	14:10	19:42	p	Kokoszki	o	6:48	20:58
		10:17	14:20	19:57	o	Kokoszki	p	6:40	20:47
		10:25	14:25	20:05	o	Leżno	o	6:34	20:40
		10:34	14:32	20:14	p	Stara Piła	o	6:27	20:30

Mt	Mt P	Mt	Mt	Mt			Mt	Mt P	Mt	Mt P		
5:57	7:54	13:30	17:30	21:21	o	Gdynia	p	5:58	7:27	10:13	15:58	20:33
6:18	8:10	13:51	17:45	21:42	o	Kack Wielki	o	5:44	7:14	10:00	15:45	20:19
6:31	8:22	14:05	17:56	21:56	p	Osowa	o	5:33	7:04	9:49	15:35	20:08
6:43	8:35	14:17	18:09	22:08	p	Kokoszki	o	5:18	6:50	9:34	15:20	19:54
-	8:38	14:34	18:10	22:09	o	Kokoszki	p	5:14	-	9:33	15:19	19:53
-	8:44	14:40	18:16	22:15	o	Leżno	o	5:08	-	9:27	15:13	19:47
-	8:51	14:48	18:23	22:23	p	Stara Piła	o	4:59	-	9:16	15:02	19:39

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1938 r. do 1 października 1938 r.

		P					
	9:15	13:35	18:27	o	Gdańsk Główny	p	7:37 21:15
	9:24	13:41	18:36	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:30 21:08
	9:40	13:52	18:55	o	Brętowo	o	7:16 20:54
	9:59	14:07	19:15	o	Kielpinek	o	7:09 20:48
	10:07	14:13	19:24	p	Kokoszki	o	6:48 20:36
	10:17	14:23	19:39	o	Kokoszki	p	6:40 20:26
	10:25	14:28	19:46	o	Leżno	o	6:34 20:19
	10:34	14:35	19:54	p	Stara Piła	o	6:27 20:09

Mt	P	Mt	Mt P			Mt	Mt	Mt	Mt P
5:39	8:00	13:30	16:34	21:21	o	Gdynia	p	5:58	7:30 10:19 16:06 19:34
6:01	8:16	13:52	16:49	21:42	o	Kack Wielki	o	5:44	7:17 10:06 15:53 19:20
6:15	8:28	14:06	17:00	21:56	p	Osowa	o	5:33	7:07 9:55 15:42 19:09
6:27	8:41	14:18	17:13	22:08	p	Kokoszki	o	5:18	6:52 9:40 15:26 18:55
-	8:44	14:37	17:14	22:09	o	Kokoszki	p	5:14	- 9:39 15:24 18:54
-	8:50	14:43	17:19	22:15	o	Leżno	o	5:08	- 9:33 15:18 18:48
-	8:57	14:51	17:26	22:23	p	Stara Piła	o	4:59	- 9:22 15:07 18:41

Rozkład jazdy ważny od 2 października 1938 r. do 14 maja 1939 r. (* – kursuje w niedziele i święta od 4 XII 1938 r. do 7 III 1939 r.)

		P				*	
	7:27	9:15	13:42	18:27	o	Gdańsk Główny	p 7:37 18:15 21:15
	7:33	9:24	13:49	18:35	o	Gdańsk Wrzeszcz	p 7:30 18:08 21:08
	-	9:40	14:01	18:52	o	Brętowo	o 7:21 - 20:54
	7:58	9:59	14:19	19:10	o	Kielpinek	o 7:15 17:55 20:48
	8:03	10:07	14:25	19:19	p	Kokoszki	o 6:56 17:30 20:36
	-	10:17	14:35	19:34	o	Kokoszki	p 6:48 - 20:26
	-	10:25	14:40	19:41	o	Leżno	o 6:43 - 20:19
	-	10:34	14:47	19:49	p	Stara Piła	o 6:36 - 20:09

Mt	P	Mt	Mt P			Mt	Mt	Mt	P
5:39	7:30	13:27	15:55	21:21	o	Gdynia	p	6:03	7:32 10:13 16:06 18:01
6:01	7:44	13:49	16:11	21:42	o	Kack Wielki	o	5:52	7:19 10:00 15:53 17:48
6:15	7:55	14:03	16:22	21:56	p	Osowa	o	5:44	7:07 9:49 15:42 17:38
6:27	8:08	14:15	16:35	22:08	p	Kokoszki	o	5:30	6:52 9:34 15:26 17:24
-	8:09	14:19	16:37	22:09	o	Kokoszki	p	5:29	- 9:33 15:24 17:23
-	8:14	14:25	16:43	22:15	o	Leżno	o	5:24	- 9:27 15:18 17:18
-	8:21	14:33	16:50	22:23	p	Stara Piła	o	4:17	- 9:17 15:07 17:11

Rozkład jazdy ważny od 15 maja 1939 r. do 7 października 1939 r.

9:15	13:42	18:27	o	Gdańsk Główny	p	7:25	21:15
9:23	13:49	18:34	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:18	21:08
9:41	14:01	18:52	o	Gdańsk Brętowo	o	7:09	20:50
9:51	14:10	19:02	p	Kielpiniek	o	7:03	20:43
10:01	14:19	19:12	o	Kielpiniek	p	6:50	20:29
10:09	14:25	19:21	p	Kokoszki	o	6:45	20:24
10:25	-	19:35	o	Kokoszki	p	6:01	-
10:33	-	19:41	o	Leżno	o	5:56	-
10:42	-	19:50	p	Stara Piła	o	5:48	-

P	Mt					Mt	P
7:35	14:05	17:25	-	o	Gdynia	p	7:10 10:37 16:00
7:51	14:28	17:41	-	o	Kack Wielki	o	6:57 10:24 15:46
8:01	14:40	17:51	-	p	Osowa	o	6:48 10:14 15:38
8:02	14:41	17:52	22:45	o	Osowa	p	6:47 10:13 15:37
8:16	14:53	18:06	22:57	p	Kokoszki	o	6:33 9:59 15:23
8:17	14:54	18:07	22:58	o	Kokoszki	p	6:32 9:53 15:22
8:23	15:00	18:12	23:04	o	Leżno	o	6:27 9:47 15:17
8:31	15:08	19:19	23:12	p	Stara Piła	o	6:20 9:37 15:10

Rozkład jazdy ważny od 28 września 1939 r.

13:35	o	Gdańsk Główny	p	7:11
13:42	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	7:04
13:43	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	7:02
14:00	p	Gdańsk Brętowo	o	6:50
14:01	o	Gdańsk Brętowo	p	6:49
14:11	p	Kielpiniek	o	6:41
14:12	o	Kielpiniek	p	6:40
14:20	p	Kokoszki	o	6:34
14:21	o	Kokoszki	p	6:33
14:28	p	Leżno	o	6:26
14:29	o	Leżno	p	6:25
14:38	p	Stara Piła	o	6:15

Rozkład jazdy pociągu weekendowego ważny od 28 października 1939 r.

5:58	o	Gdańsk Główny	p	15:55
6:05	p	Gdańsk Wrzeszcz	o	15:46
6:07	o	Gdańsk Wrzeszcz	p	15:44
6:24	p	Gdańsk Brętowo	o	15:31
6:25	o	Gdańsk Brętowo	p	15:30
6:35	p	Kiełpinek	o	15:22
6:42	o	Kiełpinek	p	15:21
6:50	p	Kokoszki	o	15:15
6:51	o	Kokoszki	p	15:14
6:58	p	Leżno	o	15:06
6:59	o	Leżno	p	15:05
7:08	p	Stara Piła	o	14:55

Rozkład jazdy ważny od 6 października 1940 r.

6:53	13:32	18:19	o	Gdańsk Główny	p	6:34	9:59	15:58	21:03
7:00	13:39	18:26	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:28	9:52	15:52	20:57
7:10	13:49	18:37	o	Gdańsk Brętowo	o	6:18	9:41	15:42	20:46
7:18	13:57	18:45	o	Kiełpinek	o	6:11	9:33	15:34	20:38
7:25	14:05	18:52	o	Kokoszki	o	6:05	9:27	15:28	20:32
7:31	14:11	18:59	o	Leżno	o	5:58	9:20	15:21	20:25
7:38	14:20	19:09	p	Stara Piła	o	5:50	9:11	15:12	20:16
5:00	16:17	o	Gdynia	p	8:32	19:59			
5:14	16:31	o	Kack Wielki	o	8:21	19:48			
5:23	16:42	o	Osowa	o	8:13	19:40			
5:33	16:55	p	Kokoszki	o	7:57	19:24			
5:34	16:56	o	Kokoszki	p	7:56	19:23			
5:39	17:02	o	Leżno	o	7:50	19:18			
5:52	17:14	p	Stara Piła	o	7:41	19:10			

Rozkład jazdy ważny od 5 maja 1941 r.

B										
6:55	13:32	18:18	23:26	o	Gdańsk Główny	p	6:31	10:16	16:07	21:03
7:03	13:39	18:26	23:34	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:25	10:10	16:01	20:57
7:15	13:51	18:38	23:46	o	Gdańsk Brętowo	o	6:15	9:59	15:50	20:47
7:22	13:58	18:45	23:53	o	Kielpiniek	o	6:08	9:50	15:43	20:39
7:28	14:04	18:50	23:59	p	Kokoszki	o	6:02	9:44	15:37	20:33
7:29	14:05	18:51	0:01	o	Kokoszki	p	6:01	9:43	15:36	20:32
7:36	14:12	18:58	0:08	o	Leżno	o	5:55	9:37	15:30	20:26
7:43	14:20	19:07	0:16	p	Stara Piła	o	5:47	9:29	15:22	20:18

B		B				B		B		B	
4:55	16:17	o		Gdynia	p	6:48	8:40	20:02			
5:08	16:30	o		Kack Wielki	o	6:37	8:29	19:51			
5:17	16:39	o		Osowa	o	6:29	8:20	19:42			
5:29	16:51	p		Kokoszki	o	6:16	8:06	19:28			
5:30	16:52	o		Kokoszki	p	6:15	8:05	19:27			
5:37	16:59	o		Leżno	o	6:09	7:59	19:21			
5:44	17:07	p		Stara Piła	o	6:02	7:50	19:12			

Rozkład jazdy ważny od 6 października 1941 r.

B										
6:55	13:32	18:18	23:26	o	Gdańsk Główny	p	6:31	10:16	16:07	21:26
7:03	13:39	18:26	23:34	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:25	10:10	16:01	21:20
7:15	13:51	18:38	23:46	o	Gdańsk Brętowo	o	6:15	9:59	15:50	21:09
7:22	13:58	18:45	23:53	o	Kielpiniek	o	6:08	9:50	15:43	21:01
7:28	14:04	18:50	23:59	p	Kokoszki	o	6:02	9:44	15:37	20:55
7:29	14:05	18:51	0:01	o	Kokoszki	p	6:01	9:43	15:36	20:54
7:36	14:12	18:58	0:08	o	Leżno	o	5:55	9:37	15:30	20:48
7:43	14:20	19:07	0:16	p	Stara Piła	o	5:47	9:29	15:22	20:40

B						B		B			
4:55	16:17	o		Gdynia	p	6:48	8:40	20:02			
5:08	16:30	o		Kack Wielki	o	6:37	8:29	19:51			
5:17	16:39	o		Osowa	o	6:29	8:20	19:42			
5:29	16:51	p		Kokoszki	o	6:16	8:06	19:28			
5:30	16:52	o		Kokoszki	p	6:15	8:05	19:27			
5:37	16:59	o		Leżno	o	6:09	7:59	19:21			
5:44	17:07	p		Stara Piła	o	6:02	7:50	19:12			

Rozkład jazdy ważny od 4 maja 1942 r.

R		B					R	
6:58	13:32	18:29	23:30	o	Gdańsk Główny	p	6:32	10:31 16:05 21:26
7:06	13:39	18:37	23:38	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:26	10:25 15:59 21:20
7:17	13:51	18:55	23:50	o	Gdańsk Brętowo	o	6:15	10:13 15:50 21:09
7:24	13:58	19:04	23:57	o	Kielpiniek	o	6:08	10:01 15:43 21:01
7:29	14:04	19:10	0:03	p	Kokoszki	o	6:02	9:54 15:37 20:55
7:30	14:05	19:11	0:05	o	Kokoszki	p	6:01	9:52 15:36 20:54
7:37	14:12	19:17	0:12	o	Leżno	o	5:55	9:45 15:30 20:48
7:44	14:20	19:23	0:20	p	Stara Piła	o	5:47	9:36 15:22 20:40

B					B	B
4:55	17:05	o	Gdynia	p	6:48	8:40 20:14
5:08	17:19	o	Kack Wielki	o	6:37	8:29 20:03
5:17	17:29	o	Osowa	o	6:29	8:20 19:54
5:29	17:41	p	Kokoszki	o	6:16	8:06 19:40
5:30	17:42	o	Kokoszki	p	6:15	8:05 19:39
5:37	17:49	o	Leżno	o	6:09	7:59 19:33
5:44	17:57	p	Stara Piła	o	6:02	7:50 19:24

Rozkład jazdy ważny od 17 maja 1943 r.

B					R	
6:57	13:32	18:30	23:00	o	Gdańsk Główny	p 6:32 10:35 16:24 21:36
7:06	13:39	18:38	23:08	o	Gdańsk Wrzeszcz	o 6:25 10:28 16:17 21:29
7:16	13:50	18:54	23:18	o	Gdańsk Brętowo	o 6:15 10:17 16:08 21:20
7:26	13:59	19:03	23:27	o	Kielpiniek	o 6:08 10:10 16:01 21:13
7:33	14:06	19:10	23:34	o	Kokoszki	o 6:02 10:03 15:55 21:07
7:39	14:12	19:16	23:40	o	Leżno	o 5:55 9:55 15:49 21:00
7:46	14:20	19:23	23:47	p	Stara Piła	o 5:47 9:47 15:41 20:52
4:59	17:10	o	Gdynia	p	6:56	8:17 20:46
5:05	17:16	o	Kack Wielki	o	6:42	8:02 20:31
5:16	17:37	o	Osowa	o	6:31	7:50 20:21
5:28	17:51	p	Kokoszki	o	6:18	7:34 20:03
5:29	17:52	o	Kokoszki	p	6:16	7:31 19:57
5:35	17:58	o	Leżno	o	6:11	7:25 19:56
5:43	18:33	p	Stara Piła	o	6:03	7:17 19:48

Rozkład jazdy ważny od 1 listopada 1943 r.

B					R					
6:57	13:32	18:30	23:00	o	Gdańsk Główny	p	6:32	10:35	16:24	21:36
7:06	13:39	18:38	23:08	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:25	10:28	16:17	21:29
7:16	13:50	18:49	23:18	o	Gdańsk Brętowo	o	6:15	10:17	16:08	21:20
7:26	13:59	18:59	23:27	o	Kielpiniek	o	6:08	10:10	16:01	21:13
7:32	14:05	19:06	23:33	p	Kokoszki	o	6:02	10:03	15:55	21:07
7:33	14:06	19:16	23:34	o	Kokoszki	p	6:01	10:01	15:54	21:06
7:39	14:12	19:32	23:40	o	Leżno	o	5:55	9:55	15:49	21:00
7:46	14:20	19:40	23:47	p	Stara Piła	o	5:47	9:47	15:41	20:52

B					B		
4:49	17:10	o	Gdynia	p	6:56	8:17	20:41
5:05	17:26	o	Kack Wielki	o	6:42	8:02	20:28
5:16	17:37	o	Osowa	o	6:31	7:50	20:18
5:28	17:51	p	Kokoszki	o	6:18	7:34	20:03
5:29	17:52	o	Kokoszki	p	6:16	7:31	20:02
5:35	17:58	o	Leżno	o	6:11	7:25	19:57
5:43	18:06	p	Stara Piła	o	6:03	7:17	19:49

Rozkład jazdy ważny od 3 lipca 1944 r.

R					B					R				
6:57	13:30	17:30	19:00	23:00	o	Gdańsk Główny	p	6:30	10:35	16:18	19:07	21:54		
7:06	13:37	17:38	19:08	23:08	o	Gdańsk Wrzeszcz	o	6:23	10:28	16:11	19:01	21:47		
7:16	13:48	17:50	19:17	23:18	o	Gdańsk Brętowo	o	6:14	10:15	15:58	19:49	21:38		
7:26	13:59	17:59	19:28	23:27	o	Kielpiniek	o	6:07	10:08	15:51	19:42	21:31		
7:32	14:05	18:05	19:34	23:33	p	Kokoszki	o	6:01	10:01	15:45	18:36	21:25		
7:33	14:06	-	19:35	23:34	o	Kokoszki	p	6:00	9:59	15:44	-	-		
7:39	14:12	-	19:41	23:40	o	Leżno	o	5:54	9:53	15:38	-	-		
7:46	14:20	-	19:49	23:47	p	Stara Piła	o	5:46	9:45	15:24	-	-		

B					Zk				
4:46	13:15	17:30	o	Gdynia	p	6:56	8:17	16:32	20:41
5:04	13:33	17:47	o	Kack Wielki	o	6:42	8:02	16:18	20:28
5:16	13:46	17:57	o	Osowa	o	6:31	7:50	16:07	20:18
5:28	14:01	18:12	p	Kokoszki	o	6:18	7:34	15:50	20:04
5:29	14:06	18:14	o	Kokoszki	p	6:16	7:30	15:44	20:04
5:35	14:12	18:21	o	Leżno	o	6:11	7:25	15:38	19:58
5:43	14:20	18:29	p	Stara Piła	o	6:03	7:17	15:24	19:50

Rozkład jazdy ważny od 25 września 1945 r.

1:10	10:35	14:10	18:15	o	Gdynia	p	7:48	10:33	18:49	6:59
1:27	10:55	14:28	-	o	Kack Wielki	o	7:35	-	18:33	6:39
1:40	11:06	14:37	18:42	p	Osowa	o	7:24	10:09	18:07	6:21
-	-	-	-	p	Kokoszki	o	-	-	-	-
-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	-
-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	-
-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 14 lipca 1946 r. do 6 października 1946 r.

-	-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-	-	-
3:51	5:50	7:15	15:00	17:55	o	Osowa	p	5:37	6:57	8:27	17:40	19:17
4:18	6:17	7:42	15:27	18:22	p	Kokoszki	o	5:10	6:30	8:00	17:13	18:50
-	-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 7 października 1946 r. do 14 maja 1947 r.

Mt	Mt	Mt	Mt	Mt	Mt			Mt	Mt	Mt	Mt	Mt	Mt	
-	-	-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-	-	-	
3:51	5:50	7:15	8:55	15:00	17:55	o	Osowa	p	5:37	6:57	8:27	13:07	17:40	19:17
4:18	6:17	7:42	9:22	15:27	18:22	p	Kokoszki	o	5:10	6:30	8:00	12:40	17:13	18:50
-	-	-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 4 maja 1947 r. do 4 października 1947 r.

-	-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-	-
-	-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-	-
4:20	6:45	15:20	17:55	o	Osowa	p	5:27	8:37	17:37	19:09	
4:47	7:12	15:47	18:22	p	Kokoszki	o	5:00	8:10	17:10	18:42	
-	-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	-
-	-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	-
-	-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 5 października 1947 r. do 1 maja 1948 r.

-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-	-
-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-	-
4:20	6:45	15:20	17:55	o	Osowa	p	5:27	8:37	17:37	19:09
4:47	7:12	15:47	18:22	p	Kokoszki	o	5:00	8:10	17:10	18:42
-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	-
-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	-
-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 2 maja 1948 r. do 2 października 1948 r.

-	-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	p	Osowa	o	-	-	-	-	-
3:24	5:00	10:10	15:20	18:15	o	Osowa	p	4:37	6:47	14:52	17:57	20:20
3:51	5:27	10:37	15:47	18:42	p	Kokoszki	o	4:10	6:20	14:25	17:30	19:53
-	-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 3 października 1948 r. do 14 maja 1949 r.

-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-
-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-
-	-	-	-	p	Osowa	o	-	-	-
3:24	16:45	18:15	-	o	Osowa	p	5:20	17:57	20:20
3:51	17:12	18:42	-	p	Kokoszki	o	4:53	17:30	19:53
-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-
-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-
-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-

Rozkład jazdy ważny od 2 października 1949 r. do 13 maja 1950 r. (* – kursuje na trasie Kokoszki – Gdynia – Kokoszki)

		*	*				*	*		
-	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-	
-	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-	
-	-	-	-	p	Osowa	o	-	-	-	
4:35	8:10	14:32	-	o	Osowa	p	5:55	9:27	18:27	
4:52	8:37	14:59	-	p	Kokoszki	o	5:28	9:00	18:00	
-	-	-	-	o	Kokoszki	p	-	-	-	
-	-	-	-	o	Leżno	o	-	-	-	
-	-	-	-	p	Stara Piła	o	-	-	-	

Rozkład jazdy ważny od 14 maja 1950 r. do 7 października 1950 r. (* – odcinek Kokoszki – Stara Piła nieczynny do chwili odbudowy mostu)

Zk	Zo	Zk	Zo	Zk	Zs	Zo		Zs	Zo	Zk	Zs	Zk	Zk			
3:18	5:20	-	8:10	14:10	16:30	18:13	o	Gdynia	p	6:18	7:26	-	11:36	16:15	-	23:27
3:53	5:39	-	8:29	14:33	16:49	18:35	o	Kack Wielki	o	6:04	7:12	-	11:14	16:00	-	23:05
4:10	5:51	-	8:41	14:51	17:01	18:48	p	Osowa	o	5:53	7:02	-	10:58	15:51	-	22:40
4:30	6:00	7:10	8:50	14:52	17:04	19:00	o	Osowa	p	5:40	6:57	8:32	10:55	15:45	18:42	22:30
4:55	6:22	7:32	9:12	15:14	17:26	19:22	p	Kokoszki	o	5:18	6:35	8:10	10:33	15:23	18:20	22:05
5:30	-	7:47	-	15:24	17:27	19:23	o	Kokoszki*	p	5:17	-	7:38	-	15:22	18:18	22:00
5:37	-	7:55	-	15:31	17:34	19:30	o	Leżno*	o	5:10	-	7:31	-	15:15	18:11	21:52
5:48	-	8:07	-	15:42	17:45	19:41	p	Stara Piła*	o	4:59	-	7:20	-	15:04	18:00	21:40

Rozkład jazdy ważny od 8 października 1950 r. do 19 maja 1951 r.

Zk	Zo	Zk	Zo	Zk	Zs R	Zs		Zs	Zo R	Zk	Zs	Zs R	Zk			
3:28	5:20	-	8:10	14:10	16:30	18:13	o	Gdynia	p	6:18	7:26	-	11:36	16:15	19:20	23:31
3:53	5:39	-	8:29	14:33	16:49	18:35	o	Kack Wielki	o	6:04	7:12	-	11:14	16:00	19:03	23:09
4:10	5:51	-	8:41	14:51	17:01	18:48	p	Osowa	o	5:53	7:02	-	10:58	15:51	18:50	22:53
4:30	5:57	7:10	8:50	14:52	17:04	19:00	o	Osowa	p	5:40	6:53	8:32	10:55	15:45	18:42	22:50
4:55	6:19	7:32	9:12	15:14	17:26	19:22	p	Kokoszki	o	5:28	6:31	8:10	10:33	15:23	18:20	22:27
5:30	-	7:47	-	15:24	17:27	19:23	o	Kokoszki	p	5:17	-	7:38	-	15:22	18:18	22:26
5:37	-	7:55	-	15:31	17:34	19:30	o	Leżno	o	5:10	-	7:31	-	15:15	18:11	22:18
5:48	-	8:07	-	15:42	17:45	19:41	p	Stara Piła	o	4:59	-	7:20	-	15:04	18:00	22:06

Rozkład jazdy ważny od 20 maja 1951 r. do 6 października 1951 r.

	Zk	Zk	Zk		Zk	Zk	Zk R		
	-	-	-	o	Gdynia	p	-	-	-
	-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-	-
	-	-	-	p	Osowa	o	-	-	-
	6:35	16:06	18:50	o	Osowa	p	5:45	15:45	18:35
	6:56	16:27	19:11	p	Kokoszki	o	5:24	15:24	18:14
	6:57	16:28	18:15	o	Kokoszki	p	5:23	15:23	18:07
	7:05	16:36	19:25	o	Leżno	o	5:15	15:16	18:00
	7:15	16:46	19:35	p	Stara Piła	o	5:05	15:05	17:45

Rozkład jazdy ważny od 7 października 1951 r. do 17 maja 1952 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk R
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:25	16:06	19:00	o	Osowa	p	5:45	15:45 18:45
6:46	16:27	19:21	p	Kokoszki	o	5:24	15:24 18:20
6:50	16:28	18:25	o	Kokoszki	p	5:23	15:23 18:14
7:00	16:36	19:35	o	Leżno	o	5:16	15:16 18:05
7:11	16:46	19:45	p	Stara Piła	o	5:05	15:05 17:53

Rozkład jazdy ważny od 18 maja 1952 r. do 3 października 1952 r.

-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:15	16:55	18:48	o	Osowa	p	5:56	15:56 18:32
6:35	17:15	19:08	p	Kokoszki	o	5:36	15:36 18:12
6:40	17:18	19:09	o	Kokoszki	p	5:35	15:35 18:09
6:50	17:28	19:16	o	Leżno	o	5:28	15:28 18:02
7:01	17:39	19:27	p	Stara Piła	o	5:17	15:17 17:51

Rozkład jazdy ważny od 4 października 1952 r. do 16 maja 1953 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:14	16:54	18:48	o	Osowa	p	5:57	15:56 18:32
6:35	17:15	19:08	p	Kokoszki	o	5:36	15:36 18:12
6:40	17:18	19:09	o	Kokoszki	p	5:35	15:35 18:09
6:50	17:28	19:16	o	Leżno	o	5:28	15:28 18:02
7:01	17:39	19:27	p	Stara Piła	o	5:17	15:17 17:51

Rozkład jazdy ważny od 17 maja 1953 r. do 3 października 1953 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:13	16:15	18:50	o	Osowa	p	5:37	12:18
6:34	16:36	19:11	p	Kokoszki	o	5:16	11:57
6:39	16:37	19:16	o	Kokoszki	p	5:15	11:47
6:49	16:45	19:28	o	Leżno	o	5:08	11:40
7:00	16:56	19:39	p	Stara Piła	o	4:57	11:25

Rozkład jazdy ważny od 4 października 1953 r. do 22 maja 1954 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:13	16:15	18:50	o	Osowa	p	5:37	12:18
6:34	16:36	19:11	p	Kokoszki	o	5:16	11:57
6:39	16:37	19:16	o	Kokoszki	p	5:15	11:47
6:49	16:45	19:28	o	Leżno	o	5:08	11:40
7:00	16:56	19:39	p	Stara Piła	o	4:57	11:25

Rozkład jazdy ważny od 23 maja 1954 r. do 2 października 1954 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:13	16:05	19:15	o	Osowa	p	5:45	12:47
6:34	16:24	19:35	p	Kokoszki	o	5:25	12:27
6:39	16:25	19:41	o	Kokoszki	p	5:24	12:17
6:49	16:32	19:54	o	Leżno	o	5:17	12:10
7:00	16:43	20:05	p	Stara Piła	o	5:06	11:55

Rozkład jazdy ważny od 3 października 1954 r. do 21 maja 1955 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:13	16:05	19:15	o	Osowa	p	5:45	12:47 17:44
6:34	16:24	19:35	p	Kokoszki	o	5:25	12:27 17:24
6:39	16:25	19:41	o	Kokoszki	p	5:24	12:17 17:23
6:49	16:32	19:54	o	Leżno	o	5:17	12:10 17:16
7:00	16:43	20:05	p	Stara Piła	o	5:06	11:55 17:05

Rozkład jazdy ważny od 22 maja 1955 r. do 1 października 1955 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Wielki Kack	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:10	16:05	18:10	o	Osowa	p	5:45	12:52 17:49
6:29	16:24	18:30	p	Kokoszki	o	5:25	12:32 17:29
6:34	16:25	18:35	o	Kokoszki	p	5:24	12:22 17:28
6:43	16:32	18:47	o	Leżno	o	5:17	12:15 17:21
6:55	16:43	18:58	p	Stara Piła	o	5:06	12:00 17:10

Rozkład jazdy ważny od 2 października 1955 r. do 2 czerwca 1956 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:10	16:05	18:10	o	Osowa	p	5:45	12:52 17:49
6:29	16:24	18:30	p	Kokoszki	o	5:25	12:32 17:29
6:34	16:25	18:35	o	Kokoszki	p	5:24	12:22 17:28
6:43	16:32	18:47	o	Leżno	o	5:17	12:15 17:21
6:55	16:43	18:58	p	Stara Piła	o	5:06	12:00 17:10

Rozkład jazdy ważny od 3 czerwca 1956 r. do 1 czerwca 1957 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
6:10	16:05	18:10	o	Osowa	p	5:45	12:52 17:44
6:29	16:24	18:30	p	Kokoszki	o	5:25	12:32 17:24
6:34	16:25	18:35	o	Kokoszki	p	5:24	12:22 17:23
6:43	16:32	18:47	o	Leżno	o	5:17	12:15 17:16
6:55	16:43	18:58	p	Stara Piła	o	5:06	12:00 17:05

Rozkład jazdy ważny od 2 czerwca 1957 r. do 28 września 1957 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
7:27	16:10	18:10	o	Osowa	p	5:45	12:53 17:44
7:47	16:29	18:30	p	Kokoszki	o	5:25	12:32 17:24
7:53	16:30	18:40	o	Kokoszki	p	5:24	12:26 17:23
8:02	16:37	18:52	o	Leżno	o	5:17	12:18 17:16
8:13	16:48	19:03	p	Stara Piła	o	5:06	12:04 17:06

Rozkład jazdy ważny od 30 marca 1958 r. do 31 maja 1958 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk
-	-	-	o	Gdynia	p	-	-
-	-	-	o	Kack Wielki	o	-	-
-	-	-	p	Osowa	o	-	-
7:27	16:10	18:10	o	Osowa	p	5:45	12:53 17:44
7:47	16:29	18:30	p	Kokoszki	o	5:25	12:32 17:24
7:53	16:30	18:40	o	Kokoszki	p	5:24	12:26 17:23
8:02	16:37	18:52	o	Leżno	o	5:17	12:18 17:16
8:13	16:48	19:03	p	Stara Piła	o	5:06	12:04 17:06

Rozkład jazdy ważny od 1 czerwca 1958 r. do 27 września 1958 r.

Zk	Zk	Zk		Zk	Zk	Zk
6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:59 - -
7:04	-	-	o	Wielki Kack	o	5:47 - -
7:16	-	-	p	Osowa	o	5:38 - -
7:27	16:20	18:05	o	Osowa	p	5:35 13:18 17:43
7:47	16:39	18:25	p	Kokoszki	o	5:15 12:57 17:23
7:53	16:40	18:40	o	Kokoszki	p	5:14 12:25 17:22
7:58	16:45	18:51	o	Leżno	o	5:09 12:20 17:18
8:07	16:53	19:00	p	Stara Piła	o	5:01 12:06 17:09

Rozkład jazdy ważny od 28 września 1958 r. do 30 maja 1959 r.

Zk	Zk	Zk		Zk	Zk	Zk
6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:59 - -
7:04	-	-	o	Kack Wielki	o	5:47 - -
7:16	-	-	p	Osowa	o	5:38 - -
7:27	16:20	18:05	o	Osowa	p	5:35 13:18 17:43
7:47	16:39	18:25	p	Kokoszki	o	5:15 12:57 17:23
7:53	16:40	18:40	o	Kokoszki	p	5:14 12:25 17:22
7:58	16:45	18:51	o	Leżno	o	5:09 12:20 17:18
8:07	16:53	19:00	p	Stara Piła	o	5:01 12:06 17:09

Rozkład jazdy ważny od 31 maja 1959 r. do 3 października 1959 r.

Zk	Zk	Zk		Zk	Zk	Zk
6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:59 - -
7:04	-	-	o	Kack Wielki	o	5:47 - -
7:16	-	-	p	Osowa	o	5:38 - -
7:27	16:05	18:05	o	Osowa	p	5:35 13:18 17:43
7:47	16:24	18:25	p	Kokoszki	o	5:15 12:57 17:23
7:53	16:25	18:40	o	Kokoszki	p	5:14 12:31 17:22
7:58	16:29	18:51	o	Leżno	o	5:09 12:26 17:18
8:07	16:37	19:00	p	Stara Piła	o	5:01 12:12 17:09

Rozkład jazdy ważny od 4 października 1959 r. do 28 maja 1960 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk	
6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:59	-	-
7:04	-	-	o	Wielki Kack	o	5:47	-	-
7:16	-	-	p	Osowa	o	5:38	-	-
7:27	16:05	18:05	o	Osowa	p	5:35	13:18	17:43
7:47	16:24	18:25	p	Kokoszki	o	5:15	12:57	17:23
7:53	16:25	18:40	o	Kokoszki	p	5:14	12:31	17:22
7:58	16:29	18:51	o	Leżno	o	5:09	12:26	17:18
8:07	16:37	19:00	p	Stara Piła	o	5:01	12:12	17:09

Rozkład jazdy ważny od 29 maja 1960 r. do 1 października 1960 r.

Zk					Zk			
6:45	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:04	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:16	-	-	p	Osowa	o	5:39	-	-
7:27	16:25	18:04	o	Osowa	p	5:36	13:19	17:41
7:41	16:38	18:18	o	Klukowo	o	5:22	13:04	17:27
7:48	16:45	18:26	p	Kokoszki	o	5:15	12:56	17:20
7:53	16:45	18:40	o	Kokoszki	p	5:14	12:32	17:19
7:58	16:49	18:50	o	Leżno	o	5:09	12:27	17:15
8:07	16:57	18:58	p	Stara Piła	o	5:01	12:13	17:07

Rozkład jazdy ważny od 2 października 1960 r. do 27 maja 1961 r.

Zk					Zk			
6:45	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:04	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:16	-	-	p	Osowa	o	5:39	-	-
7:27	16:25	18:04	o	Osowa	p	5:36	13:19	17:41
7:41	16:38	18:18	o	Klukowo	o	5:21	13:04	17:27
7:48	16:45	18:26	p	Kokoszki	o	5:15	12:56	17:20
7:53	16:45	18:40	o	Kokoszki	p	5:14	12:32	17:19
7:58	16:49	18:50	o	Leżno	o	5:09	12:27	17:15
8:07	16:57	18:58	p	Stara Piła	o	5:01	12:13	17:07

Rozkład jazdy ważny od 28 maja 1961 r. do 30 września 1961 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk	
6:56	-	-	o	Gdynia	p	5:54	-	-
7:15	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:42	-	-
7:27	-	-	p	Osowa	o	5:33	-	-
7:36	16:25	18:04	o	Osowa	p	5:30	13:23	17:46
7:50	16:38	18:18	o	Klukowo	o	5:16	13:09	17:32
7:57	16:45	18:26	p	Kokoszki	o	5:09	13:00	17:25
8:02	16:45	18:40	o	Kokoszki	p	5:08	12:30	17:24
8:08	16:50	18:51	o	Leżno	o	5:02	12:24	17:19
8:16	16:58	19:00	p	Stara Piła	o	4:54	12:10	17:11

Rozkład jazdy ważny od 1 października 1961 r. do 26 maja 1962 r.

Zk	Zk	Zk			Zk	Zk	Zk	
6:56	-	-	o	Gdynia	p	5:54	-	-
7:15	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:42	-	-
7:27	-	-	p	Osowa	o	5:33	-	-
7:36	16:25	18:04	o	Osowa	p	5:30	13:23	17:46
7:50	16:38	18:18	o	Klukowo	o	5:16	13:09	17:32
7:57	16:45	18:26	p	Kokoszki	o	5:09	13:00	17:25
8:02	16:45	18:40	o	Kokoszki	p	5:08	12:30	17:24
8:08	16:50	18:51	o	Leżno	o	5:02	12:24	17:19
8:16	16:58	19:00	p	Stara Piła	o	4:54	12:10	17:11

Rozkład jazdy ważny od 27 maja 1962 r. do 29 września 1962 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:23	13:23	17:47
7:39	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:12	13:09	17:33
7:46	16:40	18:53	p	Kokoszki	o	5:04	13:00	17:26
7:51	16:41	19:01	o	Kokoszki	p	5:03	12:44	17:25
7:57	16:44	19:11	o	Leżno	o	4:57	12:38	17:20
8:03	16:54	19:20	p	Stara Piła	o	4:49	12:26	17:12

Rozkład jazdy ważny od 30 września 1962 r. do 25 maja 1963 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:23	13:23	17:47
7:39	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:12	13:09	17:33
7:46	16:40	18:53	p	Kokoszki	o	5:04	13:00	17:26
7:51	16:41	19:01	o	Kokoszki	p	5:03	12:44	17:25
7:57	16:44	19:11	o	Leżno	o	4:57	12:38	17:20
8:03	16:54	19:20	p	Stara Piła	o	4:49	12:26	17:12

Rozkład jazdy ważny od 26 maja 1963 r. do 28 września 1963 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:06	o	Osowa	p	5:23	13:23	17:47
7:39	16:33	18:21	o	Klukowo	o	5:11	13:08	17:33
7:46	16:40	18:29	p	Kokoszki	o	5:04	13:00	17:26
7:51	16:41	18:43	o	Kokoszki	p	5:03	12:46	17:25
7:57	16:46	18:54	o	Leżno	o	4:57	12:40	17:20
8:05	16:54	18:04	p	Stara Piła	o	4:49	12:26	17:12

Rozkład jazdy ważny od 29 września 1963 r. do 30 maja 1964 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:06	o	Osowa	p	5:26	13:23	17:47
7:39	16:33	18:21	o	Klukowo	o	5:11	13:08	17:33
7:46	16:40	18:29	p	Kokoszki	o	5:04	13:00	17:26
7:51	16:41	18:43	o	Kokoszki	p	5:03	12:46	17:25
7:57	16:46	18:54	o	Leżno	o	4:57	12:40	17:20
8:05	16:54	18:04	p	Stara Piła	o	4:49	12:26	17:12

Rozkład jazdy ważny od 31 maja 1964 r. do 26 października 1964 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:06	o	Osowa	p	5:26	13:23	17:47
7:39	16:33	18:21	o	Klukowo	o	5:11	13:08	17:33
7:46	16:40	18:28	p	Kokoszki	o	5:04	13:00	17:26
7:51	16:41	18:43	o	Kokoszki	p	5:03	12:46	17:25
7:57	16:46	18:54	o	Leżno	o	4:57	12:40	17:20
8:05	16:54	18:04	p	Stara Piła	o	4:49	12:26	17:12

Rozkład jazdy ważny od 27 października 1964 r. do 29 maja 1965 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:06	o	Osowa	p	5:26	13:23	17:47
7:39	16:33	18:21	o	Klukowo	o	5:11	13:08	17:33
7:46	16:40	18:28	p	Kokoszki	o	5:04	13:00	17:26
7:51	16:41	18:43	o	Kokoszki	p	5:03	12:46	17:25
7:57	16:46	18:54	o	Leżno	o	4:57	12:40	17:20
8:05	16:54	19:04	p	Stara Piła	o	4:49	12:26	17:12

Rozkład jazdy ważny od 30 maja 1965 r. do 21 maja 1966 r.

6:45	-	-	o	Gdynia	p	5:52	-	-
7:02	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:40	-	-
7:14	-	-	p	Osowa	o	5:31	-	-
7:26	16:20	18:23	o	Osowa	p	5:26	13:25	17:58
7:39	16:33	18:38	o	Klukowo	o	5:11	13:11	17:52
7:46	16:40	18:45	p	Kokoszki	o	5:04	13:02	17:44
7:51	16:41	18:55	o	Kokoszki	p	5:03	12:52	17:43
7:57	16:46	19:10	o	Leżno	o	4:57	12:45	17:39
8:05	16:54	19:20	p	Stara Piła	o	4:49	12:30	17:30

Rozkład jazdy ważny od 22 maja 1966 r. do 27 maja 1967 r.

7:00	-	-	o	Gdynia	p	5:53	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:41	-	-
7:29	-	-	p	Osowa	o	5:32	-	-
7:48	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:26	13:21	18:06
8:01	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:11	13:07	17:52
8:08	16:40	18:52	p	Kokoszki	o	5:04	12:58	17:44
8:12	16:41	19:02	o	Kokoszki	p	5:03	12:50	17:43
8:18	16:46	19:13	o	Leżno	o	4:57	12:43	17:39
8:26	16:54	19:23	p	Stara Piła	o	4:49	12:30	17:30

Rozkład jazdy ważny od 28 maja 1967 r. do 25 maja 1968 r.

7:00	-	-	o	Gdynia	p	5:50	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:38	-	-
7:29	-	-	p	Osowa	o	5:29	-	-
7:48	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:26	13:21	18:06
8:01	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:11	13:07	17:52
8:08	16:40	18:52	p	Kokoszki	o	5:04	12:58	17:44
8:12	16:41	19:02	o	Kokoszki	p	5:03	12:50	17:43
8:18	16:46	19:13	o	Leżno	o	4:57	12:43	17:39
8:26	16:54	19:23	p	Stara Piła	o	4:49	12:30	17:30

Rozkład jazdy ważny od 26 maja 1968 r. do 31 maja 1969 r.

7:00	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:30	-	-	p	Osowa	o	5:38	-	-
7:48	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:35	13:21	18:06
8:01	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:22	13:07	17:52
8:08	16:40	18:52	p	Kokoszki	o	5:14	12:58	17:44
8:12	16:41	19:02	o	Kokoszki	p	5:12	12:50	17:43
8:18	16:46	19:13	o	Leżno	o	5:06	12:43	17:39
8:26	16:54	19:23	p	Stara Piła	o	4:55	12:30	17:30

Rozkład jazdy ważny od 1 czerwca 1969 r. do 30 maja 1970 r.

7:00	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:30	-	-	p	Osowa	o	5:38	-	-
7:48	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:35	13:11	18:06
8:01	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:22	12:57	17:52
8:08	16:40	18:52	p	Kokoszki	o	5:14	12:48	17:44
8:12	16:41	19:02	o	Kokoszki	p	5:12	12:40	17:43
8:18	16:46	19:13	o	Leżno	o	5:06	12:33	17:39
8:26	16:54	19:23	p	Stara Piła	o	4:55	12:20	17:30

Rozkład jazdy ważny od 31 maja 1970 r. do 22 maja 1971 r.

7:00	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:30	-	-	p	Osowa	o	5:38	-	-
7:48	16:20	18:30	o	Osowa	p	5:35	13:11	18:06
8:01	16:33	18:45	o	Klukowo	o	5:22	12:57	17:52
8:08	16:40	18:52	p	Kokoszki	o	5:14	12:48	17:44
8:12	16:41	19:02	o	Kokoszki	p	5:12	12:40	17:43
8:18	16:46	19:13	o	Leżno	o	5:06	12:33	17:39
8:26	16:54	19:23	p	Stara Piła	o	4:55	12:20	17:30

Rozkład jazdy ważny od 23 maja 1971 r. do 27 maja 1972 r.

	Mt	Mt	Mt			Mt	Mt	Mt
7:00	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:28	-	-	p	Osowa	o	5:38	-	-
7:46	16:19	18:27	o	Osowa	p	5:35	13:13	18:08
8:00	16:33	18:41	o	Klukowo	o	5:21	12:59	17:54
8:07	16:40	18:48	p	Kokoszki	o	5:14	12:52	17:47
8:07	16:41	18:48	o	Kokoszki	p	5:13	12:51	17:47
8:16	16:49	18:57	o	Leżno	o	5:04	12:42	17:38
8:31	17:04	19:13	p	Stara Piła	o	4:49	12:27	17:22

Rozkład jazdy ważny od 28 maja 1972 r. do 2 czerwca 1973 r.

Mt	Mt	Mt			Mt	Mt	Mt	
7:00	-	-	o	Gdynia	p	6:00	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:48	-	-
7:28	-	-	p	Osowa	o	5:38	-	-
7:46	16:19	18:27	o	Osowa	p	5:35	13:13	18:08
8:00	16:30	18:41	o	Klukowo	o	5:21	12:59	17:54
8:07	16:36	18:48	p	Kokoszki	o	5:14	12:52	17:47
8:07	16:37	18:48	o	Kokoszki	p	5:13	12:51	17:47
8:16	16:46	18:57	o	Leżno	o	5:04	12:42	17:38
8:31	17:01	19:13	p	Stara Piła	o	4:49	12:27	17:22

Rozkład jazdy ważny od 3 czerwca 1973 r. do 25 maja 1974 r.

Mt	Mt	Mt			Mt	Mt	Mt	
7:00	-	-	o	Gdynia	p	6:01	-	-
7:18	-	-	o	Gdynia Wielki Kack	o	5:49	-	-
7:28	-	-	p	Osowa	o	5:33	-	-
7:46	16:19	18:27	o	Osowa	p	5:30	13:13	18:08
8:00	16:30	18:41	o	Klukowo	o	5:16	12:59	17:54
8:07	16:36	18:48	p	Kokoszki	o	5:09	12:52	17:47
8:07	16:37	18:49	o	Kokoszki	p	5:08	12:51	17:47
8:16	16:46	18:57	o	Leżno	o	4:59	12:42	17:38
8:31	17:01	19:13	p	Stara Piła	o	4:44	12:27	17:22

Bibliografia

Książki, opracowania, zeszyty naukowe

1. Cieplewicz Mieczysław, Zgórniak Marian, *Przygotowania niemieckie do agresji na Polskę w 1939 r. w świetle sprawozdań II Sztabu Głównego WP (dokumenty)*, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław 1969.
2. Daniluk Jan, Wasielewski Jarosław, *Dolny Wrzeszcz i Zaspą*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2012
3. Daniluk Jan, *Wrzeszcz skoszarowany*, [w:] *Wędrówki po Wrzeszczu*, praca zbiorowa pod red. Katarzyny i Jakuba Szczepańskich, słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2011.
4. *Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Band II*, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin 1911.
5. *Deutschlands Eisenbahnen*, pod red. Juliusa Michaelisa, C. F. Amelang's Verlag, Leipzig 1859.
6. Flisowski Zbigniew, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979.
7. *Gdańsk, jego dzieje i kultura*, praca zbiorowa pod red. Franciszka Mamuszki, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1969.
8. Gliński Mirosław, *Podbozy i większe komanda zewnętrzne obozu Stutthof (1939–1945)*, *Stutthof. Zeszyty Muzeum*, Muzeum Stutthof w Sztutowie, 1979, nr 3.
9. Gruszkowski Wiesław, *Rozwój przestrzenny Gdańska*, [w:] *Historia Gdańska tom IV/1: 1815–1920*, praca zbiorowa pod red. Edmunda Cieślaka, Wydawnictwo Lex, Sopot 1998.
10. Hertlein Wilhelm, *Chronik der 7. Infanterie-Division München*, Bruckmann, München 1984.
11. *Informator Zjednoczenia Kolejowców Polskich*, Zarząd Główny Zjednoczenia Kolejowców Polskich, Warszawa 1936.
12. Jähnig Bernhart, *Die Erörterung einer möglichen Darstellung der Geschichte Westpreußens nach der Wiedergründung der Provinz, Teki Gdańskie*, tom v, Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Gdańsk 2004.

13. *Jahresbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über seine Thätigkeit im Jahre Mai 1898/99 und über Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1898*, A. W. Kafemann, Danzig 1899.
14. Januszajtis Andrzej, *Z dziejów Ołowianki, Zeszyty Naukowe Politechniki Gdańskiej*, 1981, nr 321.
15. Jurczyk Józef, Margasiński Krzysztof, *Dziennik pociągu pancernego „Hallerczyk”*, Towarzystwo Przyjaciół Czechowic-Dziedzic, Czechowice-Dziedzice – Częstochowa 2010.
16. Knoblauch Ed., *Notizen über die Ostbahn*, Berlin 1854.
17. Kola Robert, *Między wojnami (1920–1939)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996.
18. Kotlarz Grzegorz, *Magistrala Węglowa*, Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik 2008.
19. Krawczak Tadeusz, Odziemkowski Janusz, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Książka i Wiedza, Warszawa 1987.
20. Lewiński Leszek, *Ocena celowości i możliwości technicznych odbudowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszeki*, praca dyplomowa, promotor dr inż. Władysław Koc, Politechnika Gdańska, Wydział Budownictwa Lądowego, Zakład Budowy Kolei, Gdańsk 1985.
21. Lorens Piotr, *Osiedla socjalne Gdańska na tle tendencji rozwojowych miasta*, [w:] Cielątkowska Romana, Lorens Piotr, *Architektura i urbanistyka osiedli socjalnych Gdańska okresu XX-lecia międzywojennego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2000.
22. Maczulis Norbert, *Kartuzy 1939. Wspomnienia*, Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera, Kartuzy 2009.
23. Marszałek Franciszek, *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, Rocznik Gdański, tom XVII/XVIII 1958–1959*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1960.
24. Najmajer Marek, *Rozwój przestrzenny Gdańska, Teka Gdańska 3*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk 1998.
25. Orłowicz Mieczysław, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku wraz z terytorjum wolnego miasta*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze w Warszawie, Warszawa 1928.
26. Ostrówka Adam Jacek, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011.
27. Pawłowski Jerzy, *Początki (1851–1920)*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, praca zbiorowa pod red. Stanisława Wilimberga, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996.
28. *Przewodnik po zabytkach Chyloni*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2007.

29. Rzepniewski Andrzej, *Obrona Wybrzeża w 1939 r.*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1964.
30. Scharf Hans-Wolfgang, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1981.
31. Siegfried Mittler Ernst und Sohn, *Registrande der Geographisch-Statistischen Abtheilung des Grossen Generalstabes*, rocznik II, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin 1870.
32. *Spis stacyj przystanków i ładowni kolejowych ważny od 1 maja 1926 r.*, Polskie Koleje Państwowe 1926.
33. Stanielewicz Józef, *Ożywienie gospodarki polskiej*, [w:] *Historia Gdańska tom IV/1: 1815–1920*, pod redakcją Edmunda Cieślaka, Wydawnictwo Lex, Sopot 1998.
34. Stankiewicz Jerzy, Szermer Bohdan, *Gdańsk, krajobraz i architektura zespołu miejskiego*, Arkady, Warszawa 1971.
35. Stankiewicz Jerzy, Szermer Bohdan, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Arkady, Warszawa 1959.
36. Tarnowski St., *Z wakacyj. Prusy Królewskie*, tom II, wydanie II, Księgarnia Spółki Wydawniczej Polskiej, Kraków 1894.
37. Westpreußischen Architekten und Ingenieur Verein zu Danzig, *Danzig und seine Bauten*, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1908.
38. Wierzbiński Mikołaj, *Czytanie Miasta, Zeszyty Naukowe Disputatio*. Tom v. Gdańsk, Stowarzyszenie Pro Societas, Gdańsk 2008.
39. Wilimberg Stanisław, *Dworce osobowe Gdańska na tle rozwoju kolei, Teki Gdańskie*, tom IV, Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Gdańsk 2002.
40. Winterstein, *Bereisung der Ostbahn, Zeitschrift für Bauwesen*, tom I i II, Verlag von Ernst & Korn, Berlin 1854.
41. Włodarczyk Edward, *Rzemiosło i przemysł*, [w:] *Historia Gdańska tom IV/1: 1815–1920*, praca zbiorowa pod red. Edmunda Cieślaka, Wydawnictwo Lex, Sopot 1998.
42. Wójcicki Józef, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1976.
43. *Zarys historii „Niebieskich Beretów”*, praca zbiorowa, Dowództwo 7 BOW, Gdańsk 1993.
44. Żakiewicz Maciej, *Gdańsk 1945. Kronika wojennej burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2011.

Prasa

1. *Amts-Blatt der Königlich Preußischen Regierung zu Frankfurt an der Oder*, nr 39, 25 września 1867 r.
2. *Danziger Allgemeine Zeitung*: nr 124, 29 maja 1889 r.; nr 100, 30 kwietnia 1914 r.; nr 101, 1 maja 1914 r.

3. *Danziger Neueste Nachrichten*: nr 87, 13 kwietnia 1912 r.; nr 100, 29 kwietnia 1912 r.; nr 102, 1 maja 1912 r.; nr 104, 3 maja 1912 r.; nr 165, 16 maja 1912 r.; nr 122, 25 maja 1912 r.; nr 128, 3 czerwca 1912 r.; nr 134, 10 czerwca 1912 r.; nr 137, 13 czerwca 1912 r.; nr 138, 14 czerwca 1912 r.; nr 191, 15 sierpnia 1912 r.; nr 247, 19 października 1912 r.; nr 250, 23 października 1912 r.; nr 107, 9 maja 1913 r.; nr 135, 12 czerwca 1913 r.; nr 137, 14 czerwca 1913 r.; nr 150, 30 czerwca 1913 r.; nr 174, 28 lipca 1913 r.; nr 183, 7 sierpnia 1913 r.; nr 189, 14 sierpnia 1913 r.; nr 207, 4 września 1913 r.; nr 219, 18 września 1913 r.; nr 271, 18 listopada 1913 r.; nr 304, 30 grudnia 1913 r.; nr 92, 21 kwietnia 1914 r.; nr 101, 1 maja 1914 r.; nr 102, 2 maja 1914 r.; nr 117, 20 maja 1914 r.; nr 118, 22 maja 1914 r.; nr 260, 5 listopada 1914 r.; nr 84, 12 kwietnia 1915 r.; nr 100, 30 kwietnia 1915 r.; nr 104, 5 maja 1915 r.; nr 139, 17 czerwca 1915 r.; nr 149, 29 czerwca 1915 r.; nr 179, 2 sierpnia 1916 r.; nr 228, 28 września 1916 r.; nr 162, 13 lipca 1917 r.; nr 208, 6 września 1918 r.; nr 191, 16 sierpnia 1933 r.; nr 205, 2–3 września 1939 r.; nr 206, 4 września 1939 r.; nr 216, 15 września 1939 r.; nr 218, 18 września 1939 r.; nr 254, 30 października 1939 r.
4. *Danziger Zeitung*: nr 17696, 24 maja 1889 r.; nr 17704, 29 maja 1889 r.; nr 17707, 31 maja 1889 r.; nr 186, 22 kwietnia 1914 r.; nr 193, 26 kwietnia 1914 r.; nr 197, 29 kwietnia 1914 r.; nr 199, 29 kwietnia 1914 r.; nr 200, 30 kwietnia 1914 r.; nr 458, 30 września 1915 r.; nr 200, 29 kwietnia 1916 r.; nr 214, 8 maja 1918 r.; nr 222, 14 maja 1918 r.; nr 235, 23 maja 1918 r.
5. *Deutsche Bauzeitung*: nr 25, 17 czerwca 1869 r.; nr 45, 4 listopada 1869 r.
6. *Dziennik Bałtycki*: nr 1, 19 maja 1945 r.; nr 132, 14 maja 1946 r.; nr 221, 13 sierpnia 1946 r.; nr 339, 9 grudnia 1946 r.; nr 7, 8 stycznia 1947 r.; nr 19, 20 stycznia 1947 r.; nr 25, 26 stycznia 1947 r.; nr 103, 16 kwietnia 1947 r.; nr 219, 11 sierpnia 1947 r.; nr 236, 28 sierpnia 1947 r.; nr 349, 22 grudnia 1947 r.; nr 47, 17 lutego 1948 r.; nr 73, 14 marca 1948 r.; nr 185, 7 lipca 1948 r.; nr 187, 9 lipca 1948 r.; nr 203, 23 lipca 1948 r.; nr 243, 3 września 1948 r.; nr 253, 13 września 1948 r.; nr 17, 18 stycznia 1949 r.; nr 53, 23 lutego 1949 r.; nr 289, 20 października 1949 r.; nr 220, 12 sierpnia 1950 r.; nr 242, 3 września 1950 r.; nr 252, 13 września 1950 r.; nr 1, 2 stycznia 1951 r.; nr 66, 8 marca 1951 r.; nr 3, 3 stycznia 1952 r.; nr 174, 23 lipca 1953 r.; nr 310, 31 grudnia 1957 r.; nr 13, 16 stycznia 1958 r.; nr 46, 23 lutego 1958 r.; nr 67, 20 marca 1958 r.; nr 293, 10 grudnia 1958 r.; nr 46, 24 lutego 1959 r.; nr 62, 14 marca 1959 r.; nr 89, 15 kwietnia 1959 r.; nr 277, 20 listopada 1959 r.; nr 272, 12 listopada 1960 r.; nr 312, 29 grudnia 1960 r.; nr 21, 25 stycznia 1961 r.; nr 221, 17 września 1964 r.; nr 128, 7 czerwca 1978 r.; nr 181, 11 sierpnia 1978 r.; nr 154, 5 lipca 2010 r.; nr 237, 9 października 2010 r.; nr 256, 2 listopada 2010 r.; nr 272, 22 listopada 2010 r.; nr 10, 14 stycznia 2011 r.; nr 14, 19 stycznia 2011 r.; nr 55, 8 marca 2011 r.; nr 78, 4 kwietnia 2011 r.; nr 118, 23 maja 2011 r.; nr 130, 6 czerwca

- 2011 r.; nr 170, 23 lipca 2011 r.; nr 206, 5 września 2011 r.; nr 259, 7 listopada 2011 r.; nr 1, 2 stycznia 2012 r.; nr 54, 5 marca 2012 r.; nr 105, 7 maja 2012 r.
7. *Dziennik Polski*: nr 51, 26 marca 1945 r.; nr 52, 27 marca 1945 r.; nr 53, 28 marca 1945 r.
 8. *Eisenbahn Zeitung*: nr 26, 27 czerwca 1852 r.; nr 31, 1 sierpnia 1852 r.; nr 33, 15 sierpnia 1852 r.; nr 48, 28 listopada 1852 r.
 9. *Elbinger Neueste Nachrichten*: nr 118, 1 maja 1914 r.
 10. *Gazeta Gdańska*: nr 95, 27 kwietnia 1919 r.; nr 75, 30 marca 1920 r.; nr 80, 7 kwietnia 1920 r.; nr 7, 8 stycznia 1935 r.
 11. *Gazeta Toruńska*: nr 276, 28 listopada 1888 r.
 12. *Gazeta Wyborcza*: nr 86, 10 kwietnia 2004 r.
 13. *Głos Wyrzeża*: nr 16, 19 stycznia 1961 r.; nr 85, 10 kwietnia 1961 r.; nr 139, 13 czerwca 1973 r.; nr 167, 16 lipca 1973 r.; nr 178, 28 lipca 1973 r.; nr 190, 11 sierpnia 1973 r.; nr 193, 15 sierpnia 1973 r.; nr 202, 25 sierpnia 1973 r.; nr 208, 1 września 1973 r.; nr 304, 22 grudnia 1973 r.; nr 155, 2 lipca 1974 r.; nr 225, 24 września 1974 r.; nr 226, 25 września 1974 r.; nr 265, 13 listopada 1974 r.; nr 291, 13 grudnia 1974 r.
 14. *Ostdeutsche Bau-Zeitung*: nr 2, 6 stycznia 1917 r.
 15. *Słowo Pomorskie*: nr 8, 12 stycznia 1921 r.; nr 25, 2 lutego 1921 r.; nr 174, 3 sierpnia 1921 r.; nr 225, 2 października 1921 r.; nr 246, 27 października 1921 r.; nr 254, 6 listopada 1921 r.; nr 257, 10 listopada 1921 r.; nr 267, 22 listopada 1921 r.; nr 7, 9 stycznia 1935 r.
 16. *Thorner Freiheit*: nr 10, 30 września 1939 r.
 17. *Zentralblatt der Bauverwaltung*: nr 7a, 16 lutego 1887 r.; nr 7a, 22 lutego 1888 r.; nr 6, 9 lutego 1889 r.; nr 7, 4 lutego 1891 r.; nr 2a, 13 stycznia 1897 r.; nr 3a, 19 stycznia 1898 r.; nr 6, 25 stycznia 1899 r.; nr 6, 18 stycznia 1905 r.; nr 6, 17 stycznia 1906 r.; nr 6, 16 stycznia 1907 r.; nr 4, 15 stycznia 1908 r.; nr 25, 28 marca 1908 r.; nr 6, 20 stycznia 1909 r.; nr 26, 31 marca 1909 r.; nr 6, 19 stycznia 1910 r.; nr 6, 18 stycznia 1911 r.; nr 8, 24 stycznia 1912 r.; nr 4, 15 stycznia 1913 r.; nr 22, 19 marca 1913 r.; nr 4, 14 stycznia 1914 r.; nr 14, 17 lutego 1915 r.; nr 6, 19 stycznia 1916 r.; nr 8, 24 stycznia 1917 r.; nr 10, 30 stycznia 1918 r.; nr 30, 9 kwietnia 1919 r.; nr 13, 14 lutego 1920 r.; nr 1, 2, 4 stycznia 1922 r.; nr 33, 22 kwietnia 1922 r.; nr 62, 2 sierpnia 1922 r.

Artykuły w prasie fachowej

1. du Boulay Giles, *A few notes on the connection of Danzig to the Ostbahn, Danzig Report*, nr 121, 2005.
2. Fey Grzegorz, *Gdynia Wielki Kack, Świat Kolei*, 2001, nr 1.
3. Fey Grzegorz, *Pierwsza stacja w Gdyni, Świat Kolei*, 2002, nr 8.
4. Jerczyński Marcin, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda, Świat Kolei*, 2001, nr 7.

5. Jerczyński Marcin, *Królewska Kolej Wschodnia – z dziejów techniki kolejowej*, *Świat Kolei*, 2001, nr 11.
6. Lewiński Leszek, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, *Świat Kolei*, 2001, nr 2.
7. Massel Andrzej, *Kolej w Gdańsku*, *Świat Kolei*, 1998, nr 5.
8. Massel Andrzej, *Magistrala węglowa – odcinek północny Bydgoszcz – Gdynia*, *Świat Kolei*, 2002, nr 2.
9. *Reichsamt für Landesaufnahme w r. 1928/29*, *Polski Przegląd Kartograficzny*, t. IV, 1929, nr 26–28.
10. Sawicki Jerzy, *Gdańskie tramwaje, cz. II, 30 Dni*, 1999, nr 9.
11. *Sto lat na dworcu, 30 Dni*, 2000, nr 11.
12. Voellner Heinz, *Die Abwehrkämpfe westlich Oliva und Zoppot Mitte März 1945, Unser Danzig*, 1984, nr 5.
13. Voellner Heinz, *Die letzten Tage der Schlacht um Danzig, Unser Danzig*, 1983, nr 6.
14. Voellner Heinz, *Die Schlacht um Danzig 1945, Unser Danzig*, 1986, nr 5.
15. Wasielewski Jarosław, *Ostseestrasse droga do morza, 30 Dni*, 2010, nr 3.
16. Wołek Marcin, *Kolej Metropolitalna: krok w kierunku integracji Pomorza, Pomerania*, 2008, nr 3.
17. Witkowski Roman, *Parowozy serii TKt1, Świat Kolei*, 2004, nr 12.
18. Witkowski Roman, *Parowozy serii TKt2, Świat Kolei*, 2005, nr 3.
19. Witkowski Roman, *Szlakiem 21 mostów, Sygnaty*, 1990, nr 18.
20. *Ze wspomnień Pawła Zbigniewa Głuszko, mieszkańca ulicy Ogrodowej, 30 Dni*, 2010, nr 4.

Dokumenty archiwalne, plany

1. *Allgemeine Vorarbeiten Neubaustrecke Langfuhr – Altemühle. Technischer Teil, Bd. I, 1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/695.
2. *Allgemeine Vorarbeiten Neubaustrecke Langfuhr – Altemühle. Technischer Teil, Bd. II, 1908–1909*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/697.
3. *Ausführliche Vorarbeiten der Strecke Langfuhr – Altemühle 1.4.1911 – 15.12.1911*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/699.
4. *Bahnhofsanlagen und Gebäude der Strecke Langfuhr – Altemühle, Bd. II, 1912–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/705.
5. *Bildliche Darstellung des Oberbaues der Hauptgleise 1940*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081,2/1587.

6. *Bocznice Kokoszki: Centrostal, Nowa Fabryka Domów, Metalzbyt, CPN 9 Kiełpiniek, 1968–1978*, teczka ze zbiorów Grzegorza Feya.
7. *Budowa linii Sopot – Gdańsk 1922–1923*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/557.
8. *Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen für die Strecke Altemühle – Danzig Langfuhr, Bd. I, 1909–1915*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/698.
9. *Erläuterungsbericht des allgemeinen Entwurfs für eine Nebenbahn von Altemühle 1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/694.
10. *Erweiterungen des Bahnhofs in Langfuhr Bd. I 1899–1912*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/685.
11. *Erweiterungen des Bahnhofs in Langfuhr Bd. VII 1917–1921*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/690.
12. *Nebenbahn Langfuhr – Altemühle Landespolizeiliche Abnahme, Betriebseröffnung, Bd. I, 1913–1914*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/707.
13. *Odwadnianie rowów 1929–1930*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/505.
14. *Plan Eisenbahndirektion Danzig. Nebenbahn Altemühle Danzig Langfuhr. Höhen und Lageplan 1911*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatury 1081,2/4270–4286.
15. *Plan Fragment projektu modernizacji twierdzy gdańskiej z 1898 r.* udostępniony w materiałach projektu *Garnison Danzig*, <http://www.garnison-danzig.pl/index.php/materialy>, dostęp 3 stycznia 2011 r.
16. *Plany stacji w Starej Pile z 1938 r. i z 1941 r.*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081,2/732 i 1081,2/1374.
17. *Projekt rozbudowy stacji Brama Wyżynna z 1880 r.* udostępniony na forum *Dawny Gdańsk*, <http://forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=116172#116172>, dostęp 7 grudnia 2010 r.
18. *Przebudowa linii kolejowych oraz obiektów zaplecza kolejowego, 1947–1949, IV 6a-52 Zarząd Drogowy*, akta DOKP Gdańsk, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 2615/1611.
19. *Verschiedenes, Bd. I, 1895–1916*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/29.
20. *Vorerhebungen zu einer Nebenbahn Langfuhr – Altemühle 1906–1907*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/693.

21. *Wege, Überwege, Unter- und Überführungen der Nebenbahnstrecke Langfuhr – Altemühle, Bd. I, 1910–1913*, akta Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku 1840–1945, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1081/700.
22. *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki, teczka I*, ze zbiorów Ireneusza Krzywickiego.
23. *Założenia projektowe na odbudowę nieczynnej linii kolejowej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki, teczka II, 1959–1960*, akta Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygnatura 1280/1373.

Strony internetowe

1. Chomiccki Marian, *Spichrzowa Kolej*, <http://www.markus.gda.pl/chomiczki.php?page=chomiczki/43>, dostęp 17 czerwca 2010 r.
2. Daniluk Jan, *Zmiana warty, czyli Anglicy i Francuzi zamiast Niemców w Wolnym Mieście Gdańsku*, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Zmiana-warty-czyli-Anglicy-i-Francuzi-zamiast-Niemcow-w-Wolnym-Miescie-Gdansk-u-n36884.html>, dostęp 3 grudnia 2010 r.
3. Daniluk Jan, Wasielewski Jarosław, *Zabudowania kolejowe*, Projekt Dolny Wrzeszcz, <http://www.dolnywrzeszcz.pl/katalog/bahnhofundhaltestelle.htm>, 2006–2011, dostęp 4 stycznia 2010 r.
4. js, *Kolej Metropolitalna: mały krok w stronę ważnego projektu*, trojmiasto.pl, 30 czerwca 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolej-Metropolitalna-maly-krok-w-strone-waznego-projektu-n28703.html>, dostęp 6 września 2012 r.
5. Młyńska Alicja, *Geneza powstania lotniska w Gdańsku Rębiechowie – cz. II*, Histmag.org, <http://histmag.org/?id=4233>, dostęp 11 listopada 2011 r.
6. Naskręt Maciej, *Mniej wykonawców w grze o budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, trojmiasto.pl, 28 listopada 2012 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Mniej-wykonawcow-w-grze-o-budowe-Pomorskiej-Kolei-Metropolitalnej-n64210.html>, dostęp 30 listopada 2012 r.
7. Raszewska Magdalena, *Kolej Metropolitalna lekarstwem na korki?*, trojmiasto.pl, 19 grudnia 2007 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolej-Metropolitalna-lekarstwem-na-korki-n26201.html>, dostęp 6 września 2012 r.
8. rb, *Kolej Metropolitalna: eksperci Unii biorą sprawy we własne ręce*, trojmiasto.pl, 18 września 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolej-Metropolitalna-eksperci-Unii-biora-sprawy-we-wlasne-rece-n36273.html>, dostęp 7 września 2012 r.
9. Sobolewski Kamil, *Kokoszki*, <http://www.historiakokoszek.pl/p/kokoszki.html>, dostęp 1 maja 2013 r.
10. Stańczyk Jacek, *Trójmiasto zjednoczone w walce o kolej metropolitalną*, trojmiasto.pl, 28 lutego 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/>

- Trojmiasto-zjednoczone-w-walce-o-kolej-metropolitalna-n27035.html, dostęp 6 września 2012 r.
11. Stąporek Marcin, *Park Kuźniczki*, Akademia Rzygaczy, Wydział Parkologii, <http://rzygacz.webd.pl/index.php?id=34,360,0,0,1,0>, dostęp 4 stycznia 2010 r.
 12. Stąporek Michał, *Wiemy, kto wskaże na Kolej Metropolitalną*, trojmiasto.pl, 18 września 2008 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Wiemy-kto-wskaże-na-Kolej-Metropolitalna-n29680.html>, dostęp 7 września 2012 r.
 13. Wąsik Damian, *Wersalskie Wolne Miasto Gdańsk – konstytucja 1920 r. i prawa Polski*, <http://prodata.republika.pl/konstytucje/pub/to58.htm>, dostęp 30 października 2010 r.
 14. Wierciński Jacek, *Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W kolejce ponad 200 działek do wywłaszczenia*, 6 listopada 2012 r., <http://gdansk.naszemiasto.pl/artykul/1602387,budowa-pomorskiej-kolei-metropolitalnej-w-kolejce-ponad-200,id,t.html>, dostęp 8 listopada 2012 r.
 15. Wierciński Jacek, *16 firm walczy o budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, *Dziennik Bałtycki*, 21 grudnia 2012 r., <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/72522-9,16-firm-walczy-o-budowe-pomorskiej-kolei-metropolitalnej,id,t.html>, dostęp 21 grudnia 2012 r.
 16. Wierciński Jacek, *Pomorska Kolej Metropolitalna: Wycinka drzew i rozbiórka budynków. Nadal nie znamy wykonawcy PKM*, *Dziennik Bałtycki*, 4 lutego 2013 r., <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/753665,pomorska-kolej-metropolitalna-wycinka-drzew-i-rozbiorka,id,t.html>, dostęp 7 lutego 2013 r.
 17. Wojciechowski Mariusz, *Jednostki i miary*, http://www.mars.slupsk.pl/fort/p_jm.htm, dostęp 15 listopada 2010 r.
 18. Wojciechowski Mariusz, *Nowopruskie twierdze, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/2020.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.
 19. Wojciechowski Mariusz, *Rzesza Niemiecka i system fortowy, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/4004.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.
 20. Wojciechowski Mariusz, *Twierdza około połowy XIX wieku, Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie*, <http://www.mars.slupsk.pl/fort/3004.htm>, dostęp 26 sierpnia 2010 r.
 21. Pawlak Zenon, *Piszemy historię Osowej, U nas*, nr 20, 30 października 2004 r., <http://osowa.info/numery/0420.htm>, dostęp 7 września 2010 r.
 22. *Dworzec w Neufahrwasser*, Akademia Rzygaczy, Wydział Kolejnictwa i Tramwajnictwa, <http://www.rzygacz.webd.pl/index.php?id=2,296,0,0,1,0>, dostęp 18 listopada 2010 r.
 23. *Dzieje murków, murki.pl*, <http://murki.pl/ppm.dzieje.acs>, dostęp 11 listopada 2011 r.

24. *Gdańsk Kokoszki – podobóz KL Stutthof, Wirtualny Sztetl*, <http://www.sztetl.org.pl/pl/article/gdansk/13,miejsca-martyrologii/27339,gdansk-kokoszki-podoboz-kl-stutthof/>, dostęp 26 kwietnia 2013 r.
25. *Gdzie i czy w ogóle był przystanek kolejowy Klukowo?*, forum *Dawny Gdańsk*, <http://www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=105135#105135>, dostęp 11 listopada 2011 r.
26. *Historia jednej gdańskiej lokomotywy*, forum *Dawny Gdańsk*, <http://www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=117831#117831>, dostęp 26 stycznia 2012 r.
27. *Liste der Streckeneröffnungen in Polen, Eisenbahn Wiki*, <http://eisenbahn.wikia.com/>, dostęp 4 stycznia 2010 r.
28. *Przystanek Brętowo. Gdzie w końcu był?*, forum *Dawny Gdańsk*, <http://www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?p=64088#64088>, dostęp 11 listopada 2011 r.
29. *Ruszają wyburzenia budynków na trasie PKM, Kurier Kolejowy*, 2 stycznia 2013 r., <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/11811/Ruszaja-wyburzenia-budynkow-na-trasie-PKM.html>, dostęp 5 stycznia 2013 r.
30. *Sierpień '80 w kronikach MO i SB, Gazeta Wyborcza*, <http://wyborcza.pl/1,109015,2848115.html>, dostęp 11 listopada 2011 r.
31. *Wspomnienia Eugeniusza Gołąbka, Miasto jak ogród*, nr 11, http://pke.gdansk.pl/miastojakogrod/osowa_ciekawostki.html, dostęp 7 września 2010 r.
32. *Amtsbezirk Bullenbrook, Territoriale Veränderungen in Deutschland und deutsch verwalteten Gebieten 1874–1945*, <http://www.territorial.de/dawp/karthus/bullenbr.htm>, dostęp 26 kwietnia 2012 r.

Publikacje ze strony internetowej www.pkm-sa.pl i dokumenty PKM SA

1. *19 wykonawców z całej Europy chce wybudować Pomorską Kolej Metropolitalną*, 10 września 2012 r.
2. *Decyzja lokalizacyjna dla PKM jest już ostateczna*, 19 października 2012 r.
3. *Dziewięć ofert na budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, 28 lutego 2013 r.
4. *Informacja PKM w serwisie społecznościowym o oddaleniu odwołania Mostostalu*, 27 marca 2013 r.
5. *Jest pierwsze pozwolenie na budowę dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, 13 sierpnia 2012 r.
6. *PKM pierwszą linią kolejową w Polsce z certyfikatem interoperacyjności*, 7 stycznia 2013 r.
7. *Polsko-hiszpańskie konsorcjum firm Budimex S.A. i Ferrovial Agroman S.A. zwyciężąc przetargu na budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej*, 7 marca 2013 r.
8. *Tłumy na pożegnaniu mostku Weisera oraz niespodzianki od PKM*, 29 kwietnia 2013 r.
9. *Trwają rozbiórki i wycinka drzew na trasie PKM*, 16 stycznia 2013 r.
10. *Umowa na budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej podpisana*, 7 maja 2013 r.

11. *Wojewoda pomorski wręczył marszałkowi województwa pomorskiego pozwolenia na budowę PKM*, 18 grudnia 2012 r.
12. *Zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej*, znak sprawy PKM SA/ZP – PO/02/2010, Gdańsk, 5 maja 2011 r.
13. *Zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej*, 12 grudnia 2012 r., <http://bip.pkm-sa.pl/file.php?attachment=478>, dostęp 18 grudnia 2012 r.

Ustawy, rozporządzenia, umowy, opracowania urzędowe

1. *Wróblewski Paweł, Założenia i zakres Etapu I-go Projektu „Kolej Metropolitalna w Trójmieście” na podstawie wstępnego studium wykonalności opracowane przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Departament Infrastruktury, Gdańsk, kwiecień 2008.*
2. *Gesetz – Entwurf betreffend den Bau von Eisenbahnen: 1) von Danzig nach Neufahrwasser [...], Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch die Allerhöchste Verordnung vom 29. Dezember 1864 einberufenen beiden Häuser des Landtages*, tom IV, Verlag von M. Moeser, Berlin 1865.
3. *Preußische Gesetzsammlung Jahrgang 1909*, nr 25.
4. *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z 19 maja 1920 r. 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 nr 39/1920, poz. 238.
5. *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z 6 września 1920 r. o tymczasowej bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami, położonymi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska oraz między stacjami polskich kolei państwowych przez obszar Wolnego Miasta Gdańska*, Dziennik Ustaw nr 87/1920, poz. 576.
6. *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 25 października 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o wprowadzeniu wyłączności waluty polskiej w opłatach kolejowych na obszarze w. m. Gdańska*, Dziennik Ustaw nr 95/1932, poz. 822.
7. *Umowa między Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego a rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o trybie eksploatacji i zarządu kolejami Polski na czas wojny z dnia 5 listopada 1944 r.*
8. *Umowa pomiędzy Polskim Tymczasowym Rządem Jedności Narodowej i rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o przekazaniu Ministerstwu Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej zarządu nad kolejami żelaznymi w Polsce z lipca 1945 r.*
9. *Ustawa z dnia 18 lutego 1921 r. o budowie linii kolejowej Kokoszki – Gdynia*, Dziennik Ustaw nr 21/1921, poz. 112.

Rozkłady jazdy

1. *Postleitheft für das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Winterausgabe 1932/1933*, Danzig 1932.
2. *Postleitheft für das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Winterausgabe 1933/1934*, Danzig 1933.
3. *Postleitheft für das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Sommerausgabe 1934*, Danzig 1934.
4. *Reichs-Kursbuch 1917*, Verlag von Julius Springer, Berlin 1917, wydanie II: Ritzau KG – Verlag Zeit und Eisenbahn, Pürgen 1999.
5. *Szczegółowy rozkład jazdy Okręgu Pomorskiego. Ważny od 25 września 1945 r.*, 1945.
6. *Rejonowy rozkład jazdy pociągów. Gdańsk, ważny od 31 maja 1970 r. do 22 maja 1971 r.*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1970.
7. *Rejonowy rozkład jazdy pociągów. Gdańsk, ważny od 23 maja 1971 r. do 27 maja 1972 r.*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1971.
8. *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, ważny od 28 maja 1972 r. do 2 czerwca 1973 r.*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1972.
9. *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, ważny od 3 czerwca 1973 r. do 25 maja 1974 r.*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1973.
10. Tabele rozkładów jazdy ze zbiorów Christopha Marschnera.
11. Tabele rozkładów jazdy ze zbiorów Tomasza Plucińskiego.
12. Tabele rozkładów jazdy ze zbiorów Romana Witkowskiego.
13. *Urzędowe rozkłady jazdy: lato 1922, lato 1923, lato 1924, lato 1925, zima 1926/1927, lato 1927, zima 1927/1928, lato 1928, zima 1928/1929, lato 1929, zima 1929/1930, lato 1930, lato 1931, lato 1932, lato 1933, lato 1934, lato 1935, lato 1936, zima 1936/1937, lato 1937, jesień 1937, zima 1937/1938, lato 1938, zima 1938/1939, lato 1939, lato 1946, zima 1946/1947, lato 1947, zima 1947/1948, lato 1948, zima 1948/1949, zima 1949/1950, lato 1950, zima 1950/1951, lato 1951, zima 1951/1952, lato 1952, zima 1952/1953, lato 1953, zima 1953/1954, lato 1954, zima 1954/1955, lato 1955, zima 1955/1956, lato i zima 1956/1957, lato 1957, wiosna 1958, lato 1958, zima 1958/1959, lato 1959, zima 1959/1960, lato 1960, zima 1960/1961, lato 1961, zima 1961/1962, lato 1962, zima 1962/1963, lato 1963, zima 1963/1964, lato 1964, zima 1964/1965, lato i zima 1965/1966, lato i zima 1966/1967, lato i zima 1967/1968, lato i zima 1968/1969, lato i zima 1969/1970.*

