

Grzegorz Kotlarz

# Budowa bydgoskiego odcinka magistrali węglowej Herby Nowe–Gdynia w latach 1928-1930

Konieczność bezpośredniego powiązania głównego zaplecza gospodarczego, jakim był Górny Śląsk, z portami polskiego obszaru celnego uznawana była za niezwykle istotną już od początków II Rzeczypospolitej. Stało się to szczególnie ważne w momencie budowy nowego portu w Gdyni i początków Polskiej Żeglugi Handlowej.

Początkowo jedyne istniejące połączenie kolejowe z Gdynią przebiegało przez tereny Wolnego Miasta Gdańska. Jednak napięta sytuacja polityczna w tym mieście i nieprzychylny stanowisko jego władz do Rzeczypospolitej w czasie wojny polsko-radzieckiej zmusiło rząd do budowy nowej linii kolejowej Kokoszki–Osowa–Gdynia, którą oddano do eksploatacji w dniu 20 listopada 1921 r. Było to jednak rozwiązanie wyłącznie tymczasowe, nie mogące załatwić sprawy dowozu planowanych ilości towarów do rozbudowywanego portu.

Głównym towarem eksportowym był w owym czasie węgiel, którego górnośląskie kopalnie w 1923 r. wydobły 36 mln ton, z czego 12 mln przeznaczono na eksport, głównie do Niemiec (8 mln). Jednak wobec systematycznego spadku eksportu do Niemiec, który szczególnie był widoczny w 1925 r. podczas tzw. „wojny celnej”, zaistniała konieczność umieszczenia nadwyżek na innych rynkach. Eksport przez granice lądowe nie mógł być w nieskończoność zwiększany, gdyż na przeszkodzie stał m.in. brak taborów i odpowiednich połączeń kolejowych. Strajk górników angielskich w 1925 i 1926 r. umożliwił eksport polskiego węgla do Skandynawii i o ile w 1923 r. eksport do takich państw, jak: Szwecja, Dania i Norwegia wynosił 44 tys. ton, to do 1927 r. wzrósł do 4.118 tys. ton.<sup>1</sup> Jednak brak odpowiednich linii kolejowych, które by umożliwiły sprawny przewóz węgla ze śląskich kopalń do portów, nie pozwolił w tamtym okresie na pełne wykorzystanie koniunktury na światowych rynkach.

Do chwili wybuchu I wojny światowej istniały zasadniczo dwie linie kolejowe łączące Zagłębie Górnośląskie z Gdańskiem. Jedna wiodła przez Kluczbork–Jarocin–Inowrocław–Bydgoszcz–Tczew (na terenie Prus), a druga przez Koluszki–Warszawę–Działdowo–Iławę–Tczew (częściowo na terenie Królestwa Polskiego). W owym czasie nie były one mocno wykorzystywane, gdyż inne były kierunki wywozu węgla górnośląskiego. W momencie zmiany granic po powstaniu niepodległego państwa polskiego oba połączenia zostały przecięte przez nowe granice (zarówno Kluczbork jak i Iława znalazły się na terenie Niemiec), choć w początkowym okresie musiano z nich korzystać, pomimo uciążliwego tranzytu przez obce terytoria. W okresie wielkiej koniunktury na przewozy węgla w latach 1925–1928 Polskie

Koleje Państwowe wykorzystywały do granic możliwości wszystkie dostępne szlaki, a główną magistralą stała się linia przez Koluszki i Toruń, przebiegająca całkowicie na terenie Polski. W celu odciążenia tych linii, a zwłaszcza rezygnacji z tranzytu przez korytarz kluczowski, w 1927 r. została oddana do użytku nowa linia kolejowa Kalety-Wieluń-Podzamcze. Umożliwiło to skierowanie części pociągów węglowych nową trasą, choć linia przez Koluszki nadal pozostawała główną arterią dowozową do portów.<sup>2</sup> Było to jednak tymczasowe rozwiązanie i nie mogło na dłuższy okres sprostać swemu zadaniu, a jego wadą była nadal znaczna odległość pomiędzy Śląskiem a Wybrzeżem, dlatego też budowa nowej linii stała się palącą potrzebą. J. Kiedroń, przemawiając w grudniu 1926 r. na Forum Koła Ekonomistów w Katowicach, stwierdził, że: „jak najszybsze bezpośrednie połączenie zagłębi węglowych z morzem jest tym kardynalnym zagadnieniem, od którego szczęśliwego rozwiązania zależą losy polskiego przemysłu węglowego, a pośrednio cała sytuacja gospodarcza państwa”.<sup>3</sup>

Po opracowaniu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Ministerstwo Skarbu, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Kolei planu organizacji przewozu węgla, ustalono projekty zwiększenia eksportu przez porty i przystosowania do niego kolei. Zakładano, że modernizacja i rozwój linii już istniejących może być wystarczająca jedynie do pewnej granicy wielkości eksportu, po przekroczeniu której dalsza rozbudowa będzie niemożliwa. Zadanie, jakie stawiano nowej linii, to maksymalne skrócenie odległości, najdogodniejsze warunki techniczne dla eksploatacji, a także jak najniższy koszt budowy.

Pomimo stosunkowo wczesnego powstania planów i projektów nowych połączeń kolejowych, przez wiele lat musiano czekać na ich choćby częściową realizację. Głównym powodem takiego stanu rzeczy były braki odpowiednio wysokich funduszy, umożliwiających rozpoczęcie prac budowlanych. Dlatego też z powodu niemożliwości finansowania budowy nowych linii przez państwo Ministerstwo Kolei i rząd zdecydowały się na przyciągnięcie kapitałów prywatnych. Jednak w początkowym okresie Ministerstwo Kolei nie chciało nadawać koncesji na linie węglowe inwestorom prywatnym, uważając je za zbyt strategiczne dla polskiej gospodarki i obawiając się utraty ewentualnych znacznych dochodów i kontroli nad nimi. Wobec nieudanych prób uzyskania odpowiednich funduszy ze skarbu państwa, a ostatecznie chcąc doprowadzić projekty do realizacji, musiano zmienić zdanie i rozpocząć rokowania z przedsiębiorcami prywatnymi.<sup>4</sup> Już w 1923 r. jedna z poznańskich firm zaczęła się ubiegać w imieniu krajowych przemysłowców o otrzymanie koncesji na linie węglowe. W celu budowy i eksploatacji tych linii, jak też szeregu innych, o łącznej długości około 1.080 km, miało powstać „Towarzystwo Śląsko-Warszawsko-Bałtyckich Kolei”, w skład którego weszły takie firmy, jak: Towarzystwo Robót Inżynierskich (TRI) w Poznaniu, „Societe Generale d'Entreprises” i „Schneider et Creuzot” w Paryżu, oraz inżynierowie: O. Stelmachowski, W. Jakubowski i B. Walkiewicz.<sup>5</sup> Warto tutaj zwrócić uwagę, że firma TRI uczestniczyła już w budowie linii Kokoszki-Osowa-Gdynia, a francuska firma „Schneider et Creuzot” otrzymała również koncesję na budowę portu w Gdyni.<sup>6</sup>

Jednak okazało się, że pomimo przyznania takowej prywatnemu towarzystwu nie zdołało ono zgromadzić odpowiednich środków finansowych na tak ogromne przedsięwzięcie i wobec tego koncesja musiała ulec unieważnieniu. Trzeba było więc na później odłożyć budowę całej magistrali, a wszelkie posiadane środki postanowiono skierować na najpilniejszy jej fragment Kalety-Wieluń-Podzamcze.<sup>7</sup>

W tym samym czasie, w związku z rozbudową portu w Gdyni i koniecznością wprowadzenia dowozu towarów do niego, zapadła decyzja o budowie nowej linii kolejowej łączącej bezpośrednio Bydgoszcz z Gdynią. Na mocy uchwały Sejmu z dnia 23 czerwca 1925 r. rząd został upoważniony do rozpoczęcia budowy normalnotorowej kolei użytku publicznego Bydgoszcz-Gdynia o długości około 190 km. Finansowanie tego przedsięwzięcia miało się odbyć głównie drogą operacji kredytowych i funduszy przeznaczonych na budownictwo kolejowe, a także z nadwyżki dochodów Polskich Kolei osiągniętych z eksploatacji. Dla przypomnienia, tegoż samego dnia Sejm uchwalił decyzję o budowie wspomnianej już linii Kalety-Podzamcze.<sup>8</sup> Dopiero trzy lata później, w dniu 7 lutego 1928 r., wydane zostało rozporządzenie Prezydenta RP upoważniające rząd do budowy linii kolejowej od stacji Herby Nowe przez Zduńską Wolę, Barłogi do stacji kolejowej Inowrocław, o łącznej długości 225 km.<sup>9</sup> Tym samym istniały już podstawy prawne do budowy całej magistrali, składającej się zasadniczo z dwóch części: południowej do stacji Inowrocław i północnej od Bydgoszczy do Gdyni.

Budową magistrali węglowej, podobnie jak i innych powstających w tym czasie tras, miała się zająć Dyrekcja Budowy Kolei Państwowych, która po ostatecznym uchwaleniu decyzji o budowie odcinka Bydgoszcz-Gdynia otrzymała polecenie natychmiastowego przystąpienia do pierwszych studiów w terenie i sporządzenia wszelkich projektów linii. Robiła je do końca 1926 r., do czasu swojej likwidacji, a wszystkie prowadzone przez nią prace zostały przekazane poszczególnym Dyrekcjom Okręgowym Kolei. W marcu tegoż roku Minister Kolei oświadczył, że w związku z planowaną likwidacją Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych zamierza powołać oddzielny Zarząd Budowy dla nowej linii Bydgoszcz-Gdynia.<sup>10</sup> Tak więc od momentu całkowitej likwidacji Dyrekcji Budowy, co nastąpiło 1 listopada 1926 r., dokończeniem wszelkich prac związanych z prowadzoną wówczas budową odcinka Czersk-Bąk-Kościerzyna miało się zająć tymczasowo Kierownictwo Budowy Kolei Kalety-Podzamcze.<sup>11</sup> Natomiast po jego likwidacji nad całością prac miał czuwać Zarząd Budowy Kolei Bydgoszcz-Gdynia, utworzony ostatecznie w dniu 1 lutego 1927 r.<sup>12</sup>, którego tymczasową siedzibą został gmach Ministerstwa Komunikacji przy ul. Nowy Świat 14 w Warszawie.<sup>13</sup> W rok później, po zapadnięciu ostatecznej decyzji o budowie południowego fragmentu magistrali Herby-Inowrocław, w dniu 1 kwietnia 1928 r. utworzono wspólny Zarząd Budowy Kolei Państwowych Herby-Inowrocław i Bydgoszcz-Gdynia, który przejął kierownictwo nad wszystkimi pracami przy projektowaniu i budowie całej linii. Siedzibą nowej Dyrekcji została Bydgoszcz (w budynku przy placu Wolności<sup>14</sup>), a na jej czele stanął inż. J. Nowkuński<sup>15</sup>, który wcześniej kierował m.in. budową linii Kalety-Podzamcze.<sup>16</sup>

Zarząd Budowy organizacyjnie składał się z pięciu głównych Wydziałów: Technicznego, Mechanicznego, Rachuby i Zasobów, Wywłaszczenia, Budowy Telefonów i Telegrafów. Na czele Zarządu stał dyrektor Budowy i jego zastępca (stanowisko to nie było obsadzone do końca budowy), którym bezpośrednio podlegało 7 Oddziałów Budowy znajdujących się na poszczególnych odcinkach linii. Na każdy z Oddziałów przypadało średnio 60 km linii, które z kolei były podzielone na trzy Dystanse, każdy po około 20 km. W 1928 r. stały personel Zarządu Budowy wynosił 154 osoby, z których 60 proc. stanowili inżynierowie i technicy, a pozostałe 40 proc. urzędnicy. Na przełomie lat 1929-1930 liczba personelu w związku z nasileniem prac wzrosła do 315 osób, z czego 117 pracowało w centrali w Bydgoszczy, a 198 osób na poszczególnych Oddziałach i Dystansach.<sup>17</sup>

Pierwsze studia projektowe nad magistralą węglową przeprowadzone zostały już w 1924 r., jeszcze z ramienia polsko-francuskiego konsorcjum ubiegającego się o koncesję na jego budowę. Pracami tymi kierował wówczas inż. W. Walkiewicz. Jednocześnie już w maju 1925 r. Ministerstwo Kolei wydało polecenie Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, aby niezwłocznie przystąpiła do pierwszych studiów i opracowania projektu północnego odcinka mającej się utworzyć magistrali od Bydgoszczy do Gdyni.<sup>18</sup> Decyzja ta zapadła jeszcze przed ostatecznym uchwaleniem przez Sejm budowy tego odcinka, co, jak wiemy, nastąpiło w czerwcu 1925 r. Do studiów na południowym odcinku magistrali od Herbów Nowych do Inowrocławia przystąpiono nieco później, dopiero w początkach 1927 r.

Projektując północny odcinek pomiędzy Bydgoszczą a Gdynią, zakładano włączenie go do dwóch zasadniczych tras dowozowych już istniejących. Od południa stanowić ją miała linia Inowrocław-Śląsk, a od wschodu linia Laskowice-Jabłonowo-Działdowo. Dlatego też w celu ujednoczenia warunków ruchowych na całym ciągu transportowym planowano przystosować istniejący już odcinek Działdowo-Laskowice-Szlachta do parametrów przewidzianych dla linii magistralnej (jaką miała być trasa Bydgoszcz-Gdynia).<sup>19</sup>

Według wstępnego projektu opracowanego przez inż. J. Barszczewskiego, działającego z ramienia Dyrekcji Budowy, północny odcinek magistrali miał rozpoczynać swój bieg od stacji Maksymilianowo, leżącej w odległości 9,6 km od Bydgoszczy, na istniejącej już linii do Tczewa.<sup>20</sup> Następnie, kierując się na północ, przecinać miała ona trzy istniejące linie lokalne: Pruszcz Bagiennica-Terespol na stacji Szewno, Tuchola-Laskowice na stacji Wierzchucin i Czersk-Laskowice na stacji Szlachta. Ta ostatnia stacja miała stać się węzłową dla dwóch projektowanych magistrali: południowej (od Inowrocławia) i wschodniej (od Działdowa). Od tego miejsca nowa linia miała przebiegać dalej do stacji Kościerzyna, przecinając dwutorową magistralę Chojnice-Tczew w odległości około 7 km od stacji Czersk. Niezależnie od linii głównej, w projekcie tym uwzględniono 22-kilometrową odnogę Czersk-Bąk, umożliwiającą wjazd pociągu z linii Tczew-Chojnice i Laskowice-Czersk na magistralę węglową. Od stacji Kościerzyna nowa linia miała iść wzdłuż istniejących już odcinków lokalnych kolei, a jedynie początkowo od stacji Gołubie prowadzić nieco na zachód od istniejącego torowiska. Chodziło o osiągnięcie mniejszych pochyłości szlaku. Dalej, kierując się na północny wschód, zmierzać miała do stacji Somonino, a następnie doliną rzeki Raduni do projektowanej stacji Kwaszyn, leżącej 2,5 km na zachód od stacji Kack Wielki (leżącej na linii Kokoszki-Gdynia). Następnie, ze względu na niezwykle trudne warunki terenowe (stacja Kwaszyn leżała na wysokości 150 m n.p.m.), brano była pod uwagę możliwość budowy 400-metrowego tunelu dla utrzymania odpowiednich spadków na dojeździe do Gdyni. Całkowita długość linii od Bydgoszczy do Gdyni, zgodnie z tym projektem, miała wynosić 186 km.<sup>21</sup>

Przed przystąpieniem do właściwych prac studialnych ustalono szczegółowe warunki techniczne, aby pod ich kątem prowadzić odpowiednie badania. Na północnej części magistrali, pomiędzy Bydgoszczą a Gdynią, prace te podzielono pomiędzy trzy osobne oddziały mające swoje siedziby w Bydgoszczy, Kościerzynie, Gdyni. Spowodowane to było przewidywaną dużą ilością prac projektowych, wynikających z trudnych warunków terenowych na poszczególnych fragmentach trasy. Natomiast południowa część magistrali – do Inowrocławia, w związku ze stosunkowo dogodnymi warunkami miejscowymi, w okresie projektowania podlegała tylko jednemu kierownikowi, który wykonał część prac stu-

dialnych, wykończonych ostatecznie przez Oddziały Budowy Kolei. W ramach działalności Dyrekcji Budowy Nowych Kolei z Warszawy przeprowadzono wstępne studia na północnym odcinku pomiędzy 1925 a 1926 r. (aż do likwidacji Dyrekcji pod koniec 1926 r.), opracowując szczegółowo odcinki Bąk-Kościerzyna-Gołubie oraz Osowa-Gdynia. W 1927 r. wykonano ostateczne studia na tej części magistrali (już przez Zarząd Budowy) od Maksymilianowa do Gdyni, a także dodatkowe odcinki Kapuścisko Małe-Maksymilianowo i Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Małe, mające stanowić projektowane obejście węzła bydgoskiego, jak również szereg łącznic w niektórych przewidywanych węzłach.<sup>22</sup>

Podczas wstępnego projektowania trasy północnej części magistrali doszło do konfliktu interesów pomiędzy lokalnymi społecznościami, pragnącymi wykorzystać nową linię do poprawy warunków komunikacyjnych w niektórych częściach Pomorza. I tak, mieszkańcy Koronowa i jego okolic pragnęli, aby to miasto włączyć do magistrali, sugerując przeprowadzenie jej przez Koronowo, Tucholę, Czersk, czemu z kolei ostro sprzeciwiali się mieszkańcy powiatu świeckiego, którzy domagali się utrzymania planowanej trasy przez Serock-Szewno. Doprowadziło to do ostrego konfliktu i prób rozstrzygnięcia sporu na szczeblu ministerialnym, czego domagały się strony. Ostatecznie Ministerstwo Kolei odrzuciło wnioski Koronowa, motywując to tranzytowym charakterem linii, dla której lokalne transporty miały mieć drugorzędny charakter, jak i brakiem zgody na zmianę trasy ze strony Ministerstwa Spraw Wojskowych. Sztab Generalny, który brał udział w projektowaniu trasy, zwracał uwagę na jej znaczenie dla obronności kraju, dlatego też postulował budowę linii wzdłuż wschodniego brzegu rzeki Brdy, obok dużego pasa lasów i jezior przykrywającego linię od strony zachodniej, czyli granicy z Niemcami. Jednak mając na uwadze zabezpieczenie interesów mieszkańców Koronowa i okolic, Ministerstwo Kolei planowało w etapie późniejszym wybudowanie dodatkowej odnogi od linii zasadniczej w kierunku tego miasta. Ostateczny więc projekt północnego odcinka magistrali wraz ze sporządzonym kosztorysem robót budowlanych Zarząd Budowy przedstawił Ministerstwu Kolei do zatwierdzenia na początku 1928 r.<sup>23</sup> Różnił się ten projekt pewnymi elementami od tego przedstawionego przez inż. J. Barszczewskiego. I tak, ostatecznie zrezygnowano z budowy stacji węzłowej Szlachta, w zamian której miano wykonać łącznicę Lipowa Tucholska-Szlachta i linię Czersk-Bąk. Zrezygnowano również z kosztownej budowy tunelu na podejściu do Gdyni, w zamian wykorzystując fragment istniejącej już linii Osowa-Gdynia, gdzie planowano tylko dobudować drugi tor. Wykonano też szereg drobnych korekt trasy na całej długości, pozostawiając jednak zasadniczy plan nie zmieniony.<sup>24</sup>

Patrząc na profil podłużny całej magistrali, widać wyraźnie, że w północnej swojej części (idąc od Bydgoszczy) wznosi się ona ku górze, przecinając najwyższy szczyt Pojezierza Kaszubskiego, osiąga wysokość 183,13 m n.p.m., a następnie gwałtownie opada aż do samej Gdyni. Wymagało to bardzo starannego projektowania w celu zminimalizowania nachyleń szlaku, po którym miały przebiegać ciężkie pociągi potrzebujące łagodnego profilu linii. Jednak nie tylko trudna rzeźba terenu i miejscowe warunki naturalne (rozległe lasy Borów Tucholskich, jeziora, bagna) nastęrczały całego szeregu problemów przy projektowaniu tego odcinka. Dodatkowych trudności dostarczała stosunkowo duża liczba osiedli mieszkalnych, połączonych dobrze rozwiniętą siecią dróg kołowych, jak i znaczna liczba skrzyżowań z istniejącymi już kolejami. Szczególnie w tych miejscach prowadzono bardzo długie i staranne studia, co w rezultacie doprowadziło do powstania

całego szeregu pojedynczych projektów węzłów kolejowych połączonych ze sobą kilkunastokilometrowymi łącznicami. Na odcinku południowym sprawa była o wiele prostsza, gdyż linia przebiegać miała przez tereny słabo zaludnione i z brakiem sieci dróg kołowych, a z innymi liniami stykać się miała jedynie w dwóch punktach. Pomiędzy Bydgoszczą a Gdynią projektowana linia miała łączyć się lub przecinać z 12 istniejącymi już kolejami w takich miejscowościach, jak: Bydgoszcz, Maksymilianowo, Szewno, Wierzchucin, Szlachta, Łąg, Bąk, Kościerzyna, Gołubie, Somonino, Osowa, Gdynia.<sup>25</sup> Natomiast na odcinku od Herbów Nowych do Inowrocławia takich punktów miało być tylko cztery: Herby Nowe, Zduńska Wola, Ponętów, Inowrocław.

Dla całej magistrali największe znaczenie miały mieć węzły kolejowe w Zduńskiej Woli, Inowrocławiu i niezwykle rozległy w Bydgoszczy. Podczas projektowania tych węzłów brano pod uwagę zasadniczo dwa rozwiązania, z których jedno polegało na znacznej rozbudowie wspólnej stacji dla magistrali węglowej i istniejącej linii, a drugie przewidywało budowę nowej stacji dla kolei węglowej, powiązanej z już istniejącą odpowiednimi łącznicami. Najdłuższe studia projektowe trwały w węźle inowrocławskim ze względu na trwające równocześnie prace nad przebudową i rozwojem starej stacji towarowej i osobowej. Kierunek nowej linii tuż przed Inowrocławiem ulegał zmianie z północnego na zachodni, co mogło ewentualnie umożliwić ominięcie stacji w ruchu tranzytowym w celu skrócenia odległości i wyeliminowania kłopotliwych przejazdów przez stację osobową (zamysł ten zrealizowany został przez Niemców podczas II wojny światowej). Jednak z powodu potrzeby istnienia w tym punkcie dużej wspólnej stacji towarowej, umożliwiającej wyjazd pociągów we wszystkich kierunkach, to jest na Bydgoszcz, Toruń, Poznań, Rogowo i Kruszwicę, zrezygnowano z tej koncepcji. Ponieważ dalsza rozbudowa istniejącej stacji towarowej, ze względu na szczupłość torów, była utrudniona, zdecydowano się na budowę nowej stacji Inowrocław Tranzytowy, mającej prowadzić wzdłuż torów idących na Poznań, a przeznaczoną dla pociągów towarowych tranzytowych, jadących magistralą węglową.<sup>26</sup> Jednocześnie ulec miał likwidacji północny odcinek linii Kruszwica-Inowrocław, który utrudniał rozwój samego miasta i uzdrowiska, i dodatkowo był położony na terenie kopalni soli, co stwarzało ogromne niebezpieczeństwo osunięcia się ziemi.<sup>27</sup> Linię tę planowano doprowadzić nową trasą do magistrali Herby-Inowrocław na stacji Rąbinek i tym samym utworzyć kolejny węzeł w rejonie Inowrocławia.<sup>28</sup> Oprócz projektów węzła inowrocławskiego, sporządzonych przez Zarząd Budowy, powstał również oddzielny projekt opracowany przez DOKP Poznań w związku z już znacznie wcześniej planowaną rozbudową stacji. Po wnikliwej analizie Ministerstwo Kolei ostatecznie odrzuciło projekt Dyrekcji Poznańskiej i w 1931 r. wstępnie zatwierdziło plan Zarządu Budowy, a w 1932 r. ostatecznie go zaaprobowало.<sup>29</sup> Plan rozwojowy węzła Inowrocław przewidywał w największym stadium budowy powiększenie stacji osobowej poprzez wzniesienie nowych peronów, jak również dobudowanie kilkunastu dodatkowych torów w części towarowej węzła. Tam też, pomiędzy linią poznańską a dwoma torami linii węglowej, miała powstać duża schodkowa parowozownia ze składami węgla, zaś stara parowozownia miała ulec częściowej likwidacji. Większość z tych zamierzeń nie została jednak zrealizowana do wybuchu wojny, a Niemcy podczas okupacji rozbudowali jedynie stację towarową.<sup>30</sup>

Bardzo ważny węzeł bydgoski do I wojny światowej przeznaczony był zasadniczo do prowadzenia ruchu tranzytowego w kierunkach wschód-zachód. W momencie powsta-



nia niepodległego państwa polskiego nastąpiła zmiana głównych kierunków przewozowych, koncentrując się na osi północ-południe, do czego węzeł ten nie był odpowiednio dostosowany. Dodatkowo, budowa magistrali węglowej pozwalała przypuszczać, iż nastąpi znaczny wzrost przewozów w tych kierunkach, do czego należało przygotować węzeł poprzez zwiększenie jego przelotowości. Po pierwszych przeprowadzonych badaniach okazało się, że bydgoski węzeł nie jest w stanie przyjąć dodatkowych pociągów, a sama przebudowa i rozbudowa stacji Bydgoszcz nie będzie wystarczająca, gdyż szczytowość terenów uniemożliwiała jej znaczną rozbudowę. Koniecznym więc stało się ominięcie istniejącej już stacji i w tym celu opracowano dwa warianty polegające na przeprowadzeniu jej od strony północnej lub południowej. Ostatecznie wybrano wariant południowy, a w pierwszej kolejności zaprojektowano dwutorową łącznicę od stacji Kapuścisko Małe do Maksymilianowa, gdzie rozpoczynała swój bieg dalsza, północna część magistrali. Dzięki niej możliwy stał się bezpośredni przejazd pociągów jadących z Torunia do Maksymilianowa i dalej na północ z pominięciem stacji Bydgoszcz. Oprócz zwiększenia tym samym przepustowości samego węzła (znaczna ilość pociągów z węglem do portów nadjeżdżała w tamtym czasie właśnie z Torunia), usprawniono również samą eksploatację, gdyż wyeliminowano konieczność zmiany czoła pociągów w Bydgoszczy. W projekcie uwzględniono również połączenie stacji Bydgoszcz dwutorową łącznicą z nowo zaprojektowaną stacją Kapuścisko Tranzytowe (leżącą obok stacji Kapuścisko Małe), co miało umożliwić likwidację dotychczasowego odcinka pomiędzy Bydgoszczą a Kapuściskiem Małym. W ten sposób miano ułatwić rozwój samego miasta w kierunku północnym i jednocześnie zlikwidować bardzo uciążliwy dla mieszkańców przejazd kolejowy na szosie gdańskiej.<sup>31</sup> Natomiast w celu ominięcia Bydgoszczy od strony Inowrocławia zaprojektowano nowy odcinek od stacji Nowa Wieś Wielka, leżącej na linii Inowrocław-Bydgoszcz, do nowej stacji Kapuścisko Tranzytowe, tworząc w ten sposób południowe obejście węzła. Dzięki temu planowano wyeliminować ruch pociągów towarowych tranzytowych ze stacji Bydgoszcz, kierując je na obwodnicę, przy jednoczesnym pozostawieniu ruchu osobowego na starej linii. Tak więc ostatecznie miały powstać trzy nowe węzły kolejowe: Nowa Wieś Wielka, Kapuścisko Tranzytowe i Maksymilianowo, znacznie usprawniające ruch pociągów w rejonie Bydgoszczy.<sup>32</sup>

Oprócz projektów linii głównej i szeregu węzłów, podczas studiów wykonano cały szereg projektów łącznic, a także zmian położenia istniejących odcinków na łączną długość 81 km. W celu ułatwienia wjazdów pociągów do takich stacji, jak: Herby Nowe, Inowrocław, Maksymilianowo czy Gdynia zrealizowano projekty oddzielnych drugich torów wraz z koniecznymi wiaduktami. Wszystkie te zabiegi miały usprawnić komunikację pomiędzy nową magistralą a istniejącymi już liniami głównymi i lokalnymi, ułatwiając tym samym jej integrację z ogólną siecią Polskich Kolei.

Według ostatecznego projektu zatwierdzonego przez Ministerstwo Kolei, długość północnej części magistrali od Nowej Wsi Wielkiej do Gdyni miała wynosić 204,497 km, a południowego od Herbów Nowych do Inowrocławia 253,631 km. Łączna więc długość budowanej linii od Herbów do Gdyni miała liczyć 458,129 km, a włączając w to istniejący odcinek Inowrocław-Nowa Wieś Wielka (22 km) około 480 km.<sup>33</sup> Po dodaniu odcinka od Katowic do Herbów Nowych (72 km), pełna trasa łącząca Zagłębie Górnosląskie z Gdynią miała liczyć 552 km. W porównaniu z liniami wykorzystywanymi do przewozów węgla

eksportowego do czasu jej budowy, nowa kolej miała dać skrót o 115 km z linią Częstochowa-Kutno-Bydgoszcz-Tczew i o 66 km z trasą przez Podzamcze-Jarocin-Gniezno-Inowrocław-Bydgoszcz-Tczew.<sup>34</sup>

Cała linia od stacji Herby Nowe do Gdyni posiadać miała jednakowe parametry techniczne z pochyleniami miarodajnymi w kierunku ładownym (północnym) 5‰ i próżnym (południowym) 6‰ i minimalnymi promieniami łuków 1.000 m. Jedynie na końcowym odcinku od Osowej do Gdyni przewidziano pochylenia większe – do 10,8‰ i łuki o promieniu do 500 m.<sup>35</sup> Długość użytkowa torów na stacjach towarowych miała wynosić minimalnie 850 m, co pozwalało na przyjmowanie najcięższych pociągów o masie 2.000-2.200 ton i długości 150 osi.<sup>36</sup> W pierwszym okresie miano otrzymać tylko jeden tor, z wyjątkiem odcinków Osowa-Gdynia i łącznicy Kapuścisko Małe-Maksymilianowo, gdzie ze względu na trudności terenowe i przewidywany duży ruch planowano od razu wykonać dwa tory. Jednak wszystkie prace przy budowach ziemnych i sztucznych wykonane miały być wraz z torowiskiem od razu pod drugi tor, który planowano ułożyć w etapie późniejszym. W pierwszej kolejności miano ułożyć go na odcinkach Karsznice-Inowrocław i Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Tranzytowe, a także Siemkowice-Karsznice, co wiązało się z planowaną budową dodatkowej odnogi magistrali od Siemkowic do Częstochowy.

Na całej linii planowano wybudować kilkadziesiąt nowych i przebudować mniej więcej tyle samo starych stacji, a największa odległość pomiędzy nimi nie powinna przekraczać 13 km.<sup>37</sup> W związku z typowo towarowym charakterem magistrali, liczba stacji osobowych była ograniczona, tym bardziej że tereny, przez które miała przebiegać, nie były zbyt ludne. Oprócz budynków stacyjnych projektowano wykonać cały szereg domów mieszkalnych, przeznaczonych dla odpowiednich służb eksploatacyjnych. Dla linii jednotorowej przewidziano budowę 19 domów zawiadowcy odcinka drogowego, a przy dobudowie drugiego toru miano wykonać dodatkowo 7 budynków. Domów dla torowych projektowano 75 (103 przy dwóch torach), średnio co 5-20 km, dla nadzorców przewodów – 12 budynków i dla monterów sygnalizacji – 14.<sup>38</sup> Jednocześnie na niektórych stacjach węzłowych przewidywano budowę całych kolonii mieszkalnych, na które składać się miało szereg domów wielorodzinnych. Z ważniejszych urządzeń technicznych projektowano budowę 12 stacji wodnych, rozmieszczonych odpowiednio na całej linii, średnio co 42 km, zabezpieczając w ten sposób odpowiednią ilość wody dla parowozów obsługujących duży ruch ciężkich pociągów. Na północnym odcinku przewidywano budowę stacji wodnych w Kapuścisku Tranzytowym, Serocku, Wierzchucinie, Lipowej, Olpuchu, Somoninie i Kościerzynie.

Po ostatecznym wytyczeniu trasy, po jakiej nowa linia miała przebiegać, i wykonaniu wstępnych projektów, pierwszą czynnością, jaką należało wykonać, było zajęcie odpowiednich gruntów pod przyszłą budowę. W związku z planowanym wyposażeniem magistrali w etapie późniejszym w dwa tory musiano nabyć odpowiednio szerszy pas ziemi, aby nie było potrzeby dodatkowych wykupów gruntów w momencie rozwoju linii. Nabycia odpowiednich terenów, należących w większości do właścicieli prywatnych lub Lasów Państwowych, można było dokonać na drodze ugody obu stron lub też przymusowego wywłaszczenia. Na tym pierwszym etapie prac poprzedzających właściwą budowę wystąpiły już znaczne trudności, które wynikały z braku jednolitej ustawy wywłaszczeniowej dla terenu całego państwa. Projektowana linia miała przebiegać przez ziemie należące do sześciu województw: śląskiego, poznańskiego, pomorskiego, kieleckiego,



łódzkiego i warszawskiego. Na terenach trzech pierwszych województw obowiązywała, w momencie rozpoczęcia budowy, odpowiednia ustawa pruska, w ramach której do zajęcia gruntów pod budowę kolei potrzebne było rozporządzenie Rady Ministrów, a na pozostałych trzech zmodyfikowana ustawa rosyjska, gdzie konieczny był dekret Prezydenta Rzeczypospolitej.<sup>39</sup> W dniu 7 października 1925 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie o wywłaszczeniu nieruchomości potrzebnych do budowy kolei Bydgoszcz–Gdynia<sup>40</sup>, 29 maja 1928 r. na rzecz odcinka Herby–Inowrocław, a 6 grudnia 1928 r. dla odcinka Nowa Wieś Wielka–Kapuścisko Małe.<sup>41</sup> Wszystkie te rozporządzenia dotyczyły wywłaszczeń nieruchomości wyłącznie na terenach należących do byłego zaboru pruskiego. Dopiero w dwa lata po rozpoczęciu prac budowlanych na odcinku Herby–Inowrocław, w dniu 24 lipca 1930 r., Prezydent Rzeczypospolitej wydał dekret o przymusowym wywłaszczeniu gruntów znajdujących się na terenach objętych prawem rosyjskim.<sup>42</sup>

W czasie prac wywłaszczeniowych w pierwszej kolejności uzyskiwano zgodę właścicieli gruntów na ich zajęcie pod budowę, a następnie wypłacano odpowiednie odszkodowania za zniszczone zbiory, usunięcie budynków czy likwidację dojazdów do pól. Jeżeli na tym etapie nie doszło do porozumienia stron, cały proces odbywał się na drodze przymusowego wywłaszczenia z udziałem sądów i kompetentnych organizacji terenowych. Ponad połowę gruntów pod przyszłą budowę zajęto bez większych komplikacji, a pozostałą część nabyto poprzez przymusowe wywłaszczenia, przy czym najwięcej kłopotów sprawiło kilkunastu właścicieli niemieckich mieszkających na terenie województwa pomorskiego.<sup>43</sup> Prace wywłaszczeniowe podzielono na przebiegu całej linii pomiędzy cztery biura z centralą znajdującą się w Zarządzie Budowy. Tereny, które należało nabyć, należały do ponad 5 tysięcy właścicieli, a ogólna ilość parceli wynosiła około 15 tysięcy. Sam projekt przewidywał zajęcie średnio 4 hektarów ziemi dla 1 km linii. Duża ilość parceli i rozproszenie spraw wywłaszczeniowych w szeregu lokalnych urzędów spowodowało, iż do końca 1932 r. sprawy proceduralne nie były jeszcze ostatecznie zamknięte i ciągnęły się nawet po oddaniu linii do eksploatacji.

Przed przystąpieniem do właściwych prac budowlanych cała linia została podzielona administracyjnie na siedem Oddziałów, z których każdy dzielił się na trzy odcinki (dystanse). Na każdy z odcinków przypadało przeciętnie 20–25 km linii, a ich dokładna długość zależała w głównej mierze od wielkości i rodzaju robót budowlanych, które były przewidziane na danym terenie.<sup>44</sup> Podział tak dużej budowy na szereg mniejszych miał za zadanie usprawnienie jej prowadzenia i odciążał centralę od wielu drobnych spraw. Na czele poszczególnych dystansów stali w trakcie robót naczelnicy, do których zadań należało kontrolowanie wykonania wszystkich czynności, dozór nad prawidłowością i terminem wykonania prac, a także opracowywanie drobnych projektów budowli i wnoszenie propozycji do projektów wykonanych przez centralę.<sup>45</sup> Oprócz tego, w celu odpowiedniej kontroli sytuacji na całej trasie budowy linii mieli oni za zadanie składać cotygodniowe telefoniczne raporty do centrali w Bydgoszczy, omawiające postęp robót, a także podawać informacje o zatrudnieniu na poszczególnych odcinkach.

Wszystkie prace związane z budową torowiska, mostów czy przepustów były oddawane do wykonania odpowiednim firmom prywatnym w drodze przetargów, przy czym w celu sprawniejszego nadzoru nad budową każdy odcinek przekazywano do wykonania tylko jednej firmie. W ten sposób podział prac budowlanych na linii odpowiadał odcinkom

nadzoru technicznego sprawowanego przez Zarząd Budowy. Każda z firm podpisywała oddzielną umowę, w której określano termin zakończenia prac, a także ustalano ich cenę, która była różna dla poszczególnych odcinków budowy. Główny wpływ na to miały warunki terenowe, co wiązało się z wielkością i trudnością konkretnych prac ziemnych, a także ilością potrzebnych budowli sztucznych, jak mosty czy przepusty. Dużą rolę w kształtowaniu cen odgrywała również koniunktura na rynku pracy na danym terenie, gdyż gros prac wykonywano przy udziale miejscowej siły roboczej. Również trudności transportowe, wynikające ze znacznych często odległości od dróg czy kolei, a także rodzaj czy ilość narzędzi i urządzeń potrzebnych do pracy miały wpływ na jej cenę. Przy czym trzeba zaznaczyć, że nie zawsze wyższa cena oznaczała terminowość ukończenia prac, gdyż niejednokrotnie tam, gdzie cena była bardzo niska, praca szła bezproblemowo, a na niektórych odcinkach z kolei, przy stosunkowo wysokich cenach, nie obeszło się bez pomocy Zarządu Budowy. Wszelkie rozrachunki z firmami budowlanymi i dostawcami materiałów budowlanych regulowano przez Bank Gospodarstwa Krajowego, natomiast rozrachunki z dostawcami podkładów, szyn, złączy czy rozjazdów załatwiano częściowo przez Ministerstwo Komunikacji, bezpośrednio obciążając konto budowy.<sup>46</sup> Warto tutaj zwrócić uwagę, że wszystkie prace wykonywały wyłącznie polskie firmy budowlane z terenu całego kraju, ale głównie warszawskie<sup>47</sup>, przy czym siłę roboczą oprócz miejscowej ludności stanowili robotnicy zgłaszający się do pracy nawet z bardzo odległych terenów, m.in.: Nowogródzczyzny, Polesia, Wołyńia czy Wileńszczyzny.<sup>48</sup>

System finansowania wszystkich prac budowlanych opierał się na comiesięcznych dotacjach z Ministerstwa Komunikacji, których wielkość zależna była od posiadania w budżecie kredytów na inwestycje, przewidzianych w comiesięcznych planach. Taki sposób finansowania budowy kolei był już wcześniej zastosowany przy wykonywaniu linii Kality-Podzamcze i choć nie był on odpowiedni dla tak dużego i długotrwałego przedsięwzięcia, jednak wobec braku wcześniej zgromadzonych kapitałów – w owym czasie był jedynym możliwym do zastosowania. Początkowo zakładany tryb finansowania tej inwestycji, polegający na uzyskaniu funduszy w drodze operacji kredytowych i pożyczek długoterminowych, nie został zrealizowany, wobec czego musiano wykorzystać wyłącznie dochody przedsiębiorstwa Polskie Koleje. Było to bardzo niekorzystne, gdyż nie gwarantowało ciągłości dopływu pieniędzy na budowę i stwarzało zagrożenie znacznych opóźnień lub wręcz przerwania prac w przypadku ewentualnego spadku dochodów kolei. W czasie gdy rozpoczynano budowę tej linii, a więc w drugiej połowie lat dwudziestych, sytuacja finansowa kolei, jak i całego państwa, była stosunkowo dobra i początkowo nie obawiano się pogorszenia tego stanu, tym bardziej, że ukończenie budowy planowano w przeciągu 3-4 lat. Jednak w związku z takim sposobem finansowania cały program budowy musiał być podzielony na cały szereg mniejszych programów, przygotowywanych na bieżąco w oparciu o otrzymywane fundusze. Takim też sposobem koszty samej budowy znacznie się zwiększały niż miałyoby to miejsce w przypadku posiadanego wcześniej znacznego kapitału i dokładnego rozłożenia go na cały okres prac, przy wykorzystaniu ogólnego programu.<sup>49</sup>

Właśnie ze względów oszczędnościowych w początkowym okresie zalecono budowę stopniową, polegającą na wykonywaniu odcinków leżących pomiędzy istniejącymi już stacjami i liniami kolejowymi, które miały być wykorzystywane do prac budowlanych

i tymczasowych potrzeb ruchowych. Dzięki temu w razie ewentualnych ograniczeń finansowych nie przerywano by prac na całej długości magistrali, a koncentrując się na poszczególnych jej fragmentach, ułatwiano i przyspieszano ich oddawanie. Jednocześnie w momencie ukończenia danego odcinka mógł być on wykorzystywany do prowadzenia lokalnego ruchu, co było istotne szczególnie na północnym odcinku magistrali.<sup>50</sup>

Pierwsze prace budowlane rozpoczęto na odcinku północnym, na mającym powstać bezpośrednim połączeniu Bydgoszczy z Gdynią, gdzie w 1925 r., istniejąca wówczas jeszcze, Dyrekcja Budowy Kolei Państwowych utworzyła w Kościerzynie specjalny oddział budowy. Ten pierwszy oddział, po przejściu w późniejszym okresie wszelkich prac związanych z budową przez Zarząd Budowy Kolei Bydgoszcz-Gdynia, otrzymał oznaczenie oddziału IV.<sup>51</sup> W pierwszej kolejności Ministerstwo Komunikacji poleciło wykończyć częściowo już istniejący odcinek Czersk-Bąk i zbudować od podstaw nowy od miejscowości Bąk do Kościerzyny. Ten pierwszy odcinek, mający stanowić odnogę linii zasadniczej, był już częściowo gotowy (torowisko), gdyż prace na nim zostały rozpoczęte przez ówczesne władze jeszcze podczas I wojny światowej, a w myśl projektów pruskich miał stanowić fragment przygotowywanej linii Czersk-Liniewo. Jego jak najszybsze wykończenie i wybudowanie drugiego ze wspomnianych odcinków miało umożliwić, poprzez istniejące już linie, tymczasowe połączenie Szlachty i Kościerzyny w celu zastąpienia planowanego odcinka linii zasadniczej Szlachta-Bąk, który przewidziano do wykonania w późniejszym etapie budowy.

Na odcinku Czersk-Bąk (długość 22,5 km) do prac budowlanych przystąpiono pod koniec lipca 1925 r., a na dalszej jego części do Kościerzyny (20,7 km) w sierpniu, natychmiast po ostatecznym ustaleniu trasy. Wykończenie częściowo istniejącego już torowiska od Czerska do miejscowości Bąk nie wymagało dużej ilości prac ziemnych, a jedynie budowy czterech większych mostów i mógł on zostać przekazany do ruchu tymczasowego już jesienią 1928 r. Znacznie większej ilości robót wymagała budowa nowego odcinka Bąk-Kościerzyna, co związane było głównie z przecięciem w kilku miejscach rzek i kanałów. Wymusiło to konieczność wykonania licznych mostów i wiaduktów. Szczególnie dużo problemów wystąpiło przy wznoszeniu mostu na rzece Czarna Woda, gdzie ze względu na bardzo złą jakość gruntu prace znacznie się przeciągnęły, co doprowadziło nawet do wstrzymania rozpoczętych robót przy układaniu toru.<sup>52</sup> Prace te rozpoczęto już w 1925 r., posuwając się od strony Czerska, jednak wobec wspomnianych trudności z ukończeniem niektórych mostów, jak i brakiem odpowiednich funduszy, musiano je pod koniec roku przerwać.<sup>53</sup> Po zimowej przerwie, w kwietniu 1926 r., ponownie wznowiono prace budowlane i prowadzono je do listopada, kiedy uległa likwidacji Dyrekcja Budowy, a dalszymi pracami miało zarządzać tymczasowo Kierownictwo Budowy Kolei Kalety-Podzamcze, aż do czasu ustanowienia nowego organu.

Do momentu przekazania budowy nowemu kierownictwu, w końcu 1926 r. na przestrzeni od Czerska do Kościerzyny torowisko wraz ze wszystkimi budowlami sztucznymi zostały ukończone, a jedynie przy dwóch mostach należało wykonać dźwigary, co zaplanowano na początek następnego roku. Na całkowicie ukończonym odcinku Czersk-Bąk ułożono już tor na całej długości wraz z podsypką, natomiast na odcinku Bąk-Kościerzyna, wobec nieukończenia wspomnianych mostów, prace były jeszcze w toku. Wykonano też wszystkie urządzenia telegraficzne i telefoniczne, a także większość z zaplanowanych budynków stacyjnych i mieszkalnych.<sup>54</sup> W czasie działalności Dyrekcji Budowy liczba

robotników zatrudnionych na tej budowie wynosiła od 1.060 w maju 1926 r., w momencie największego nasilenia robót, do około 500 we wrześniu tegoż roku. Po zmianie kierownictwa w 1927 r. prowadzono na tych odcinkach ostatnie prace wykończeniowe, a w dniu 25 października uruchomiono tam pierwsze pociągi robocze, kursujące trzy razy w tygodniu i przewożące również ładunki dla miejscowej ludności.

Budowę dalszych odcinków magistrali na jej północnej części planowano początkowo rozpocząć w 1927 r., kiedy miano przystąpić do prac na najtrudniejszym i wymagającym długotrwałych robót odcinku Osowa-Gdynia. Tak ograniczony program budowy, pomimo upływu blisko dwóch lat od jego uchwalenia, był wynikiem z jednej strony nieukończenia wszystkich prac projektowych, a z drugiej – braku odpowiednich funduszy. W owym czasie prowadzono również budowę bardzo istotnej i pilnej linii Kalety-Podzamcze, która pochłaniała znaczne środki finansowe. Jednak wobec planowanego ukończenia zasadniczych prac ziemnych na trasie do Kościerzyny w październiku i listopadzie 1926 r. postanowiono ostatecznie jeszcze w tym samym roku rozpocząć prace na dalszym odcinku za Kościerzyną. Wiązało się to również z panującym w tamtym rejonie znacznym bezrobociem, które wzrosłoby po zakończeniu robót i likwidacji tym samym miejsc pracy na wykańczanym odcinku. Tak więc już we wrześniu 1926 r. przystąpiono do pierwszych prac ziemnych na odcinku 1,5 kilometra od Kościerzyny w stronę Gołubia (długość całego odcinka 13 km), dzięki czemu znalazło tam tymczasowe zatrudnienie około 120 robotników. W przypadku rozpoczęcia robót na całej długości tego odcinka liczba pracowników miała wzrosnąć do blisko 500, co znacznie poprawiłoby sytuację na rynku pracy w tamtym regionie. Ostatecznie prace ziemne na całej trasie pomiędzy Kościerzyną a Gołubiem rozpoczęto w 1927 r.<sup>55</sup>, a 3 września tegoż roku zawarto jednocześnie z firmą TRI pierwszą umowę na budowę podtorza i torowiska na kolejnym odcinku od Osowej do Kacka Wielkiego, gdzie też niebawem rozpoczęto prace ziemne.<sup>56</sup> Tak więc do końca 1927 r. na północnym fragmencie magistrali pomiędzy Maksymilianowem a Gdynią rozpoczęto prace tylko na dwóch odcinkach przebiegających przez trudny terenowo rejon Kaszub. Na pozostałych odcinkach trwały jeszcze prace studialne oraz projektowe i przygotowywano się dopiero do organizacji przetargów na ich wykonanie.<sup>57</sup>

W tym samym czasie, w związku ze znacznym nasileniem przewozów węgla do portów, które szły drogą przez Skierniewice i Toruń, rozpoczęto, poza ogólnym programem, budowę dwutorowego odcinka łączącego Kapuścisko Małe z Maksymilianowem. Ze względu na ogromne znaczenie tego odcinka dla usprawnienia przewozów w węźle bydgoskim, Ministerstwo Komunikacji zaleciło firmie „Wolwis”, która 12 sierpnia 1927 r. wygrała przetarg na budowę, bezwzględnie jego oddanie do wiosny 1928 r.<sup>58</sup> W celu maksymalnego przyspieszenia rozpoczętej jesienią budowy, wszystkie prace prowadzono bez przerwy, również w nocy, przy użyciu sztucznego oświetlenia.<sup>59</sup> Zatrudnionych tam było ponad 1.000 robotników wykorzystujących do budowy m.in.: 5 parowozów wąskotorowych i 2 normalnotorowe, 1 ekskawator i dziesiątki wagoników.<sup>60</sup> Dzięki dużemu zatrudnieniu i stosowaniu na szerszą skalę urządzeń technicznych, przy całodobowej pracy, uzyskano tam wydajność 20 tys. m<sup>3</sup> ziemi na dobę, co okazało się być rekordem dla całej magistrali.<sup>61</sup> Do końca 1927 r. wykonano ponad 90 proc. wszystkich przewidzianych prac ziemnych i budowli sztucznych, a po zimowej przerwie, spowodowanej silnymi mrozami, i wznowieniu prac w marcu 1928 r. całość była gotowa już w końcu maja.<sup>62</sup>

Ostatecznie cały odcinek Kapuścisko Małe-Maksymilianowo (11 km) oddano do użytku 15 maja tegoż roku i już w nocy z 15 na 16 wszystkie pociągi z węglem jadące z Torunia do portów kierowano na nową trasę. Jednocześnie wraz z pracami na odcinku Kapuścisko Małe-Bydgoszcz, która miała umożliwić likwidację starego odcinka linii biegnącej z Torunia do Bydgoszczy, co z kolei ułatwiłoby rozwój samego miasta w kierunku północnym, wprowadzając kolej poza jego granice. Łącznica ta, pomimo gotowego torowiska i wzniesionych budowli sztucznych, nie została ukończona do wybuchu wojny, a jedynie od strony Bydgoszczy Głównej ułożono krótki odcinek toru wykorzystywanego jako bocznica. Połączenie to ostatecznie zostało zrealizowane dopiero w 1964 r. (pierwszy tor przekazany do eksploatacji 29 maja 1964 r., a drugi 11 września 1964 r.). Przejazd pociągów idących od strony Torunia na łącznicę do Maksymilianowa wymuszał zwolnienie biegu pociągów w rejonie obecnej stacji Bydgoszcz Wschód. Wykorzystywała to miejscowa ludność, która nocą wskakiwała na wagony i zrzucała węgiel z jadących pociągów. Niestety, wiązało się to z licznymi wypadkami, nierzadko śmiertelnymi.

O ile do końca 1927 r. prowadzono głównie prace studialne nad ostatecznym wytyczeniem trasy, a nie licząc kilku krótkich odcinków, nie prowadzono większych robót, o tyle w 1928 r. rozpoczęto prace na szerszą skalę wszędzie tam, gdzie był już zatwierdzony projekt odcinka. 14 lutego tegoż roku Zarząd Budowy dostarczył do Ministerstwa Komunikacji całkowity projekt linii Maksymilianowo-Gdynia, który ostatecznie został zatwierdzony 5 marca. Według przygotowanego jednocześnie programu robót, ukończenie wszystkich prac budowlanych na całej długości tej linii i oddanie jej do eksploatacji przewidziano do 15 maja 1930 r., a najpóźniej do jego końca.<sup>63</sup>

Po zimowej przerwie, w lutym 1928 r., ruszyły dalsze prace na odcinku Osowa-Kack Wielki i jednocześnie rozpoczęto organizację robót na dalszym odcinku Kack Wielki-Gdynia.<sup>64</sup> Natomiast w okresie pomiędzy 30 kwietnia i 6 sierpnia zawarto umowy na wykonanie robót torowiska i podłoża na pozostałych odcinkach od Maksymilianowa do Gdyni, z wyjątkiem odcinka Gołubie-Somonino, co wykonano dopiero w roku następnym. W tym samym czasie ukończono również studia i projektowanie południowego obejścia węzła bydgoskiego od Nowej Wsi Wielkiej do Kapuściska Tranzytowego (21,3 km) i w sierpniu oddano go też do wykonania, pod warunkiem całkowitego ukończenia do 1 listopada 1929 r.<sup>65</sup> Tak więc do końca 1928 r. ruszyły prace budowlane na całym północnym fragmencie magistrali (nie licząc odcinka Gołubie-Somonino), a także rozpoczęto roboty na niektórych odcinkach części południowej od Herbów Nowych do Inowrocławia. Jednocześnie zakończono wszystkie prace związane z budową urządzeń zabezpieczających na odcinku Czernik-Bak-Kościierzyna, w tym przebudowę samej stacji w Kościierzynie<sup>66</sup>, co pozwoliło na ostateczne jego otwarcie dla normalnego ruchu w dniu 15 października 1928 r.<sup>67</sup>

Dzięki podjęciu w lutym tego samego roku ostatecznej decyzji o budowie południowego fragmentu magistrali od Herbów Nowych do Inowrocławia i ostatecznemu zaprojektowaniu trasy, rozpoczęto tam przygotowania do rozpoczęcia prac budowlanych.

Jednak już na początku 1929 r. wystąpiły nieprzewidziane okoliczności, które spowodowały załamanie się napiętego programu robót. Niezwykle sroga i śnieżna zima, która wówczas wystąpiła, zmusiła Ministerstwo Komunikacji do poświęcenia ogromnych środków finansowych na walkę z nią. Spowodowało to znaczne wyczerpanie rezerw pieniędzy-

nych w budżecie Ministerstwa, wskutek czego dalsze finansowanie budowy uległo znacznemu ograniczeniu. Wobec zaistniałej sytuacji, powodującej zmniejszenie kredytu na prace budowlane, Zarząd Budowy został zmuszony w kwietniu tegoż roku do przedstawienia nowego programu robót, obejmującego lata 1929-1930, z uwzględnieniem zmniejszonych o 20 proc. dotacji. Propozycje i wnioski w nim zawarte miały na celu dostosowanie go do nowych warunków finansowych tak, aby zagwarantowano w miarę normalny postęp prac w celu terminowego oddania magistrali.

Pomimo znacznych trudności finansowych jeszcze w kwietniu 1929 r. zawarto ostateczne umowy na wykonanie odcinków od Zduńskiej Woli do Inowrocławia, a w maju na przebudowę stacji Maksymilianowo i budowę niezwykle trudnego fragmentu linii pomiędzy Gołubiem a Somoninem. Tym samym, cała linia została przekazana do wykonania firmom budowlanym, choć poziom zaawansowania robót był bardzo różny. Na dodatek pogarszająca się z dnia na dzień sytuacja gospodarcza całego państwa, związana z ogólnoświatowym kryzysem, powodowała dalsze trudności w finansowaniu budowy. Wobec nadal zmniejszanych kredytów na jej realizację, Zarząd Budowy musiał ponownie dostosować harmonogram prac, uwzględniający zmniejszone fundusze, który przedstawiono w Ministerstwie Komunikacji w lipcu tegoż roku. Pomimo tych trudności, nadal prowadzono w miarę możliwości prace ziemne na szeregu odcinków, a jednocześnie jesienią rozpoczęto budowę kilku większych mostów na takich rzekach, jak: Warta, Brda, Liswarta, Widawka czy Słupica, jak również cały ciąg wiaduktów, w tym największy na stacji Maksymilianowo.<sup>68</sup>

Układanie toru na odcinku Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Małe, 27 V 1930 r.

(Źródło: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)





Podczas robót na linii Herby Nowe-Gdynia większość prac budowlanych stanowiły roboty ziemne torowiska i podtorza i przy nich też zatrudnionych było najwięcej pracowników. Na ogólną ich ilość na całej linii, dochodzącą w czasie największego nasilenia robót do 9 tysięcy, blisko 7 tysięcy pracowało przy robotach ziemnych, natomiast pozostałe 2 tysiące przy wznoszeniu budowli sztucznych: mostów, wiaduktów czy przepustów.<sup>69</sup> Większość tych prac wykonywano ręcznie, a tylko w stosunkowo niewielkim stopniu przy użyciu sprzętu zmechanizowanego, np. ekskawatorów. Do przewożenia ziemi z wykopów używano kolejek wąskotorowych o prześwicie toru 600, 750 i 900 mm, a na niektórych odcinkach normalnotorowych (1435 mm). W przypadku przewozów na niewielkich odległościach siłę pociągową stanowili zazwyczaj ludzie lub konie wypożyczone od miejscowych gospodarzy, a na trasach dalszych również parowozy wąskotorowe. W 1929 r. na całej długości budowy znajdowało się w sumie 49 parowozów wąskotorowych i 4.161 wózków, a ogólna długość ułożonych torów sięgała 150 km, natomiast z większego sprzętu zmechanizowanego używano w owym czasie również 10 ekskawatorów.<sup>70</sup>

Ilość prac ziemnych i wykonanych budowli sztucznych znacznie się różniła na poszczególnych odcinkach, a zależna była głównie od warunków miejscowych. Na północnym fragmencie magistrali najwięcej pracy wymagały odcinki przebiegające przez teren Kaszub, a na części południowej większe prace koncentrowały się głównie w rejonach przecięć rzek.

Znacznie większe trudności występowały na północnym fragmencie linii, gdzie ze względu na ukształtowanie terenu i znacznie rozwiniętą sieć linii kolejowych i dróg kołowych budowa wymagała większych nakładów pracy. Już pod Bydgoszczą, na odcinku nowo powstającej obwodnicy Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Tranzytowe, wystąpiły bardzo skomplikowane prace budowlane związane z przejściem linii przez rzekę Brdę, a także przecięciem 2 linii kolejowych i 7 ulic i szos.<sup>71</sup> Niezwykle trudnym do wykonania okazało się podejście do szerokiej rzeki od południa, gdzie planowano nawet w pierwszej chwili zastąpienie tradycyjnego nasypu mostem o kilku 30-metrowych żelaznych przęsłach. Taki sposób wykonania dawał niezawodność, lecz był o wiele bardziej kosztowny, a oprócz tego mało estetyczny. Ostatecznie więc zdecydowano się na budowę typowego nasypu o wysokości blisko 14 metrów, wykorzystując do tego czysty piasek, pochodzący z pobliskiego wykopu.<sup>72</sup> W celu wykonania mostu na rzece musiano ją częściowo zasypać z obu stron nasypu, po uprzednim usunięciu pogłębiarkami znacznych ilości mułu. Ostatecznie powstał tam trójprzęsłowy most o długości 115 metrów, a także 6 wiaduktów o rozpiętościach od 6 do 24 metrów nad drogami i kolejami i dodatkowo specjalna galeria dla rur irygacyjnych. Godnym podkreślenia jest fakt, że wszystkie te budowle wykonano bez wstrzymywania ruchu kolejowego i drogowego, wykorzystując szereg objazdów i czasowych mostów i pomostów.

Na odcinku Maksymilianowo-Kościerzyna nie było większych robót, gdyż teren był tam bardzo równinny, a jedynie węzeł Lipowa-Szlachta wymagał większych prac w związku z budową czteroprzęsłowego wiaduktu dla linii Szlachta-Czersk.<sup>73</sup> Na tym odcinku, jak i na całym terenie Pomorza i Kujaw, najwięcej kłopotów przy budowie torowiska przysparzały bardzo szeroko drenowane pola. Niezwykle bogata sieć irygacyjna wymagała zmiany całych systemów odprowadzania wody, co zmusiło budowniczych do wykonania całego szeregu rowów, rurociągów itp. W związku z dużym za-

kresem tych prac, które wymagały odpowiedniego przygotowania, wykonanie ich powierzono specjalistycznym spółkom drenażowym i towarzystwom melioracyjnym pracującym na rachunek Zarządu Budowy.<sup>74</sup>

Na dalszej trasie, od Kościerzyny do Gdyni, wykonano już znacznie więcej prac przy wznoszeniu samego torowiska, co spowodowane było istnieniem tam dużej ilości rzek, bagien i rozległych wzniesień. Już za Kościerzyną wystąpiły wielkie mokradła, które doprowadziły nawet do znacznego zniekształcenia wykonanego wcześniej nasypu, co zmusiło pracowników do naniesienia pewnych zmian w projekcie linii i pewne jej przesunięcie w stosunku do pierwotnej trasy.<sup>75</sup> W trakcie prac przy budowie nasypu doszło na tych bagnach do wypadku, kiedy z powodu nasiąkania nasyp gwałtownie osiadł, wciągając do trzęsawiska wagony kolejki wąskotorowej. Obyło się wprawdzie bez ofiar, ale doprowadziło to do opóźnień w realizacji budowy i ostatecznej korekty trasy na tym odcinku.<sup>76</sup> Wykonywanie odpowiednich nasypów na błotach było bardzo ważnym elementem budowy linii, a z powodu braku wcześniejszych doświadczeń w tej dziedzinie była ona właściwie nowatorska. Dlatego też do wykonania podchodzono bardzo ostrożnie, dokonując wcześniejszych dokładnych pomiarów, co miało wyeliminować późniejsze przykre niespodzianki, jak np. osiadanie nasypów itp. W czasie ich budowy prowadzono ścisłą obserwację w celu dostatecznie wczesnego wykrycia ewentualnych zniekształceń. Tak więc sama budowa stała się też niejako poligonem doświadczalnym dla inżynierów i techników, którzy zdobywali na niej nowe umiejętności, mogące się przydać podczas prac w innych rejonach kraju.<sup>77</sup>

Na kolejnym odcinku magistrali, pomiędzy Gołubiem a Somoninem, trasa linii przebiegała bardzo wysokimi zboczami jezior, w mocno podmokłym terenie, gdzie wymagane były szczególne prace odwadniające. Dlatego też w celu właściwego odprowadzenia wód gruntowych zbudowano tam całą sieć skomplikowanych przepustów, drenaży, studzienek, rynien na skarpach i kaskad.<sup>78</sup> Dodatkową trudnością występującą na tym odcinku było wykonanie wszystkich prac przy budowach odwadniających, jak i przebudowie istniejącego już tam wcześniej torowiska, bez wstrzymywania ruchu pociągów. Wiązało się to ze stopniowym wykonywaniem robót, co znacznie zwiększało koszty i przedłużało jego wykończenie.<sup>79</sup>

Najwięcej prac budowlanych, nie występujących w takiej ilości na żadnej innej części magistrali, koncentrowało się na przestrzeni od stacji Osowa do Gdyni. Na odcinku tym, długości 16 km, przemieszczono łącznie 2.400.000 m<sup>3</sup> ziemi, a dla przykładu na odcinku Kapuścisko Małe-Maksymilianowo długości 11 km tylko 450.000 m<sup>3</sup> ziemi. W ten sposób na przestrzeni tego odcinka uzyskano średnio 150.000 m<sup>3</sup> na 1 km linii, a średnia ilość prac ziemnych na całej trasie Bydgoszcz-Gdynia wynosiła zaledwie 48.700 m<sup>3</sup> na 1 km. Te liczby doskonale obrazowały ilość pracy włożonej w wykonanie tego odcinka, który w związku z tym został zaprojektowany oddzielnie od reszty magistrali.<sup>80</sup> Szczególne trudności wystąpiły w rejonie stacji Kack Wielki, gdzie położone były ogromne bagna o głębokości dochodzącej do 20 m. Po rozpoczęciu tam prac budowlanych, obawy co do możliwości zasypania tych błot były tak duże, że rozważano nawet projekt budowy specjalnej betonowej estakady o długości około 150 m lub mostu w celu pokonania tego terenu. Jednak po dokładnej analizie zdecydowano się wykonać tam tradycyjny nasyp, co wymagało znacznych prac ziemnych, gdyż grubość nawiezionej warstwy ziemi w celu zasypania bagien dochodziła miejscami do 30 m, licząc od jego dna.<sup>81</sup> W celu ułatwienia prac zastosowano

tam, po raz pierwszy w Polsce, nową organizację zwózki ziemi przy pomocy wagoników kolejki wąskotorowej. Sposób ten był do tamtej pory szeroko wykorzystywany w górnictwie, jednak na tego typu budowie nie był jeszcze zastosowany. Polegał on na odpowiednim połączeniu dwóch składów wagoników przy pomocy lin z bębniem, co powodowało, że załadowany piaskiem skład, jadąc na dół bagna, swoim ciężarem podnosił jednocześnie do góry próżne wagony. Dzięki temu znacznie usprawniono i przyspieszono zwózkę ziemi, a jednocześnie znacznie ograniczono pracę przy użyciu siły ludzkiej.<sup>82</sup>

Na tym odcinku wykonano również dwa inne wykopy, które zasługują na uwagę. Pierwszy z nich położony był na rozległej przełęczy, której podczas prac projektowych nie udało się ominąć. Bardzo mokry i gliniasty teren, jaki tam występował, zmusił do zaopatrzenia wysokich skarp wykopu w obfite дренаże i specjalne betonowe koryta w celu odprowadzenia ze zboczy wszystkich wód. Dodatkowo przecinał on istniejącą już linię Kokoszki-Gdynia, dla której musiano początkowo wykonać tymczasowy, drewniano-żelazny wiadukt. Wszystkie te prace wymagały ogromnych nakładów finansowych, stąd też przyłgnęła do niego nazwa „złotego wykopu”, jako najbardziej kosztownego. Drugi ze wspomnianych wykopów znajdował się bezpośrednio za stacją Kack Wielki (w kierunku Gdyni) i położony był w całości na łuku. Łączna długość tego wykopu wynosiła 950 m, a jego głębokość dochodziła miejscami do 20 m, co wymusiło przemieszczenie ponad 400.000 m<sup>3</sup> ziemi i stąd też nazwano go „wielkim wykopem”. Przy jego budowie, trwającej przez dwa sezony, pracowały w sumie aż 2 ekskawatory i 5 parowozów kolejki wąskotorowej z dużą liczbą wagoników.<sup>83</sup>

Oprócz prac związanych bezpośrednio z budową torowiska pod przyszłą magistralę, wykonano również szereg robót przy wielu obiektach pomocniczych, nie związanych bezpośrednio z linią. W ten sposób zbudowano sieć dróg dojazdowych do nowo powstających stacji, jak również wiele dodatkowych połączeń dróg publicznych z przejazdami kolejowymi. Prace te wykonano przy współpracy i w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych, które też pokrywało 2/3 wydatków z nimi związanych.<sup>84</sup> Na całej trasie magistrali zbudowano znaczną ilość skrzyżowań dróg kołowych z koleją, zarówno w jednym, jak i w dwóch poziomach. W Poznańskim i na Pomorzu obowiązywała w tej sprawie ustawa pruska z 1874 r., która dokładnie regulowała liczbę skrzyżowań dróg z kolejami, nakazując budowę większej ilości wiaduktów niż przejazdów w jednym poziomie.<sup>85</sup> W ten sposób na terenie Kaszub 99 proc. skrzyżowań było w różnych poziomach, a na odcinku od Babiego Dołu do Gdyni nawet 100 proc., co wymagało budowy dużej ilości znormalizowanych wiaduktów.<sup>86</sup>

Wraz z postępem prac przy wznoszeniu torowiska musiano zbudować kilkanaście budynków dworcowych w miejscach, gdzie projekt przewidywał powstanie nowych stacji. Na całej długości magistrali od Herbów Nowych do Gdyni planowano zbudować 33 nowe stacje, jednak w początkowym okresie budowy wykonano tylko kilkanaście z nich. Były to nowe, oryginalne projekty dworców, sporządzone przez Zarząd Budowy, a także osoby prywatne i firmy projektowe, na podstawie specjalnie ogłoszonego konkursu.<sup>87</sup> Obok dworców powstawały również oddzielne budynki mieszkalne, przewidziane dla odpowiednich służb utrzymania linii, które w niektórych większych węzłach przybierały formę całych kolonii.<sup>88</sup> Budowę większości z tych domów rozpoczęto w 1929 r. i prowadzono przez kilka następnych lat, właściwie aż do wybuchu wojny.<sup>89</sup>

Na wiosnę 1930 r. sytuacja na linii była różna dla poszczególnych fragmentów magistrali. I tak, na przestrzeni od Nowej Wsi Wielkiej do Gdyni zarówno torowisko jak i budowle sztuczne były w większości gotowe, z wyjątkiem odcinka Gołubie-Somonino, gdzie prace budowlane rozpoczęto najpóźniej. Również w tym czasie trwały intensywne prace budowlane na podejściu do Gdyni, gdzie roboty wykonywała firma TRI przy współudziale DOKP Gdańsk.<sup>90</sup> Jednocześnie na całej długości trwało układanie podsypki wraz z torem, a także budowa urządzeń wodociągowych, dworców i urządzeń zabezpieczenia ruchu.<sup>91</sup> Przy wykonywaniu podsypki pod tor wystąpiły trudności z uzyskaniem na ten cel żwiru, gdyż brak było na lewym brzegu Wisły na Pomorzu odpowiednio dużych żwirowni. Dlatego też musiano wykorzystać materiał z kilku mniejszych żwirowni, a dla odcinka Kapuścisko Małe-Maksymilianowo sprowadzono go aż z Nowego Miastka koło Brodnicy.<sup>92</sup> Na południowym odcinku od Herbów Nowych do Zduńskiej Woli, w lipcu 1930 r., roboty ziemne były na ukończeniu, a na trasie do Działoszyna trwało już układanie nawierzchni. Tam też pracowało blisko 800 robotników, podczas gdy na dalszym fragmencie, w stronę Zduńskiej Woli, tylko około 100. Jednocześnie wykonano w tym czasie ostatnie prace przy układaniu toru i balastowaniu na niektórych odcinkach północnego fragmentu linii: Maksymilianowo-Bąk, Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Tranzytowe, Osowa-Kack Wielki i rozpoczęto takie roboty pomiędzy stacją Kack Wielki a Gdynią. W zależności od zaawansowania budowy zatrudnionych tam było na poszczególnych odcinkach od 50 do 430 robotników, a prace prowadziły dwie warszawskie firmy, które jeszcze w listopadzie 1929 r. wygrały na nie przetargi.<sup>93</sup> Tam, gdzie był już ułożony tor, rozpoczęto instalowanie urzą-

Przyjęcie delegacji na stacji Kapuścisko Małe (Bydgoszcz Wschód), 9 XI 1930 r.

(Źródło: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)



dzeń zabezpieczenia ruchu, których dostarczeniem i montażem zajęły się firmy: „Fabryka Sygnałów Kolejowych C. Fiebrandt i Sp. w Bydgoszczy” i „Polska Wytwórnia Sygnałów Kolejowych ROPAG Szopienice inż. Z. Szczęsnowicz”. Przyspieszono również wszelkie prace związane z budową koniecznych urządzeń wodociągowych, które musiano, zgodnie z poleceniem Zarządu, wykonać do października tegoż roku. W celu dokładnej kontroli postępu tych prac poszczególne terenowe oddziały informowały Zarząd Budowy o wszystkich występujących trudnościach, aby ten mógł odpowiednio interweniować. O znaczeniu tych instalacji świadczy fakt przesunięcia wszelkich robót ze stacji Działoszyn do Miedźna, gdzie powstawała wieża ciśnień, co ostatecznie doprowadziło nawet do opóźnienia otwarcia tej pierwszej w planowanym terminie. Na niektórych stacjach, jak wspomniane Miedźno czy Serock i Somonino, z powodu braku czasu i konieczności wykonania tam niezbędnych instalacji, zbudowano tymczasowe, drewniane wieże ciśnień, aby tylko zabezpieczyć odpowiednią ilość wody dla parowozów w dniu planowanego otwarcia ruchu.<sup>94</sup>

Wszystkie prace prowadzone w drugiej połowie 1930 r. wykonywane były w maksymalnym pośpiechu, tak aby zdążyć jeszcze w tym samym roku oddać przynajmniej niektóre fragmenty magistrali do tymczasowej eksploatacji. Koncentrowano się na wykonaniu najpotrzebniejszych prac, koniecznych dla uruchomienia pierwszych pociągów, kosztem wielu dodatkowych elementów, które planowano wykańczać stopniowo, już w czasie użytkowania. Główny nacisk skierowano na odcinki Herby Nowe-Zduńska Wola i Nowa Wieś Wielka-Gdynia, które planowano uruchomić z końcem roku, ograniczając jednocześnie niemal całkowicie prace na odcinku Zduńska Wola-Inowrocław. Pomimo niezwykle trudnej sytuacji finansowej państwa w owym czasie, udało się zdobyć niezbędne fundusze umożliwiające realizację budowy, choć były one jednak zbyt niskie, aby myśleć o normalnym, zgodnym z planami, prowadzeniu prac na całej długości linii. Świadczyło to jednak o ogromnym znaczeniu magistrali dla funkcjonowania transportu kolejowego w tamtym czasie, co przejawiało się w wysiłkach, jakich dokonywano dla jej częściowego ukończenia.

Pierwotny termin oddania całej magistrali do eksploatacji, przewidziany na koniec 1930 r., okazał się być niemożliwy do utrzymania. Zdawano sobie z tego sprawę już na początku 1929 r., kiedy wskutek nieprzewidzianych okoliczności i pogłębiającej się recesji gospodarczej znacznie ograniczono fundusze przeznaczone na tę budowę. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że tak napięty plan realizacji tak ogromnej inwestycji, przewidujący jej ukończenie w ciągu zaledwie trzech lat, od samego początku był mało realny. Związane to było między innymi ze sposobem finansowania samej budowy, który był bardzo ryzykowny, gdyż opierał się właściwie wyłącznie na uzyskiwanych przez kolej dochodach, które mogły w każdej chwili ulec załamaniu. Tak też się stało, co doprowadziło do znacznego spowolnienia prac budowlanych i przesunięcia terminu oddania całości do normalnej eksploatacji.

Trudna sytuacja w transporcie kolejowym, a zwłaszcza w przewozach między Śląskiem a portami, była tym determinansem, który zmuszał Ministerstwo Komunikacji, jak i sam rząd, do włożenia maksimum wysiłku w dokończenie budowy, nawet kosztem innych inwestycji. Szczególnie istotne było ukończenie odcinka między Bydgoszczą a Gdynią, który odciążałby istniejącą linię przez Tczew od coraz większych przewozów. Na zebraniu komisji międzyministerialnej do spraw rozwoju portu i miasta Gdyni w 1929 r. stwierdzono nawet, że nieukończenie całej magistrali do 1931 r. będzie miało katastrofal-

ne skutki dla rozwoju Gdyni. Dlatego też Ministerstwo Komunikacji podjęło wówczas wszelkie niezbędne wysiłki dla przynajmniej częściowego, jak najszybszego oddania magistrali. Chodziło tu szczególnie o odcinek Bydgoszcz–Gdynia, który miał choćby w niewielkim stopniu rozwiązać doraźne potrzeby przewozów do portów. Nie miało to zlikwidować wszystkich problemów, gdyż nadal istniały znaczne trudności na odcinkach łączących Śląsk z Bydgoszczą, dlatego też, aby je zminimalizować, postanowiono jednocześnie ukończyć fragment części południowej magistrali od Herbów Nowych do Zduńskiej Woli. Z powodu niewielkiego zaawansowania prac na odcinku pomiędzy Zduńską Wolą a Inowrocławiem uruchomienie tam przewozów nie było realne w najbliższej przyszłości. Tak więc w 1930 r. skoncentrowano się wyłącznie na tych dwóch wspomnianych odcinkach, które miano uruchomić do końca roku.<sup>95</sup>

Początkowo planowano otworzyć dwa fragmenty magistrali od Herbów Nowych do Zduńskiej Woli i od Bydgoszczy do Gdyni w dniu 15 listopada 1930 r. Wykonanie większości prac związanych z budową torowiska, urządzeń wodociągowych, zabezpieczenia ruchu, stacji, a także ułożeniem toru na częściowej podsypce planowano zakończyć do 1 listopada. Następane dwa tygodnie do daty oficjalnego otwarcia miały być przeznaczone na obsadzenie obu fragmentów linii przez odpowiednie służby drogowe, ruchu i administracyjne pracownikami DOKP Gdańsk i DOKP Warszawa, do których oba odcinki miały być włączone.<sup>96</sup> Jeszcze latem 1930 r. w obu zainteresowanych Dyrekcjach odbyły się spotkania, ustalające wszystkie warunki techniczne przejęcia linii, a także podział kompetencji pomiędzy Zarządem Budowy a DOKP w sprawach wykonania wszelkich niedoróbek po otwarciu odcinka. Jednocześnie w dniu 22 sierpnia w Warszawie, w gmachu Ministerstwa Komunikacji, odbyła się specjalna konferencja, której zadaniem było ustalenie wszystkich warunków technicznych, a także spraw organizacyjnych dla odbioru i otwarcia fragmentów magistrali. Wzięli w niej udział, oprócz przedstawicieli Ministerstwa, również członkowie Zarządu Budowy z inż. J. Nowkuńskim, a także przedstawiciele Dyrekcji Okręgowych z Gdańska, Warszawy, Poznania i Katowic. Wysłuchano tam sprawozdań wszystkich służb kolejowych, które przedstawiły stan przygotowań linii do otwarcia, jak również postulaty w zakresie koniecznych do wykonania prac. Spośród wniosków nie dotyczących bezpośrednio otwieranych odcinków stwierdzono m.in. konieczność dalszej rozbudowy stacji Inowrocław, gdyż do tamtej pory nie była ona dostosowana do przyjmowania długich składów (150-osiowych) pociągów, mających jeździć magistralą. Ostatecznie, po przedstawieniu wszystkich wniosków w sprawach wykonania robót niezbędnych do otwarcia ruchu tymczasowego, Ministerstwo Komunikacji w dniu 30 września 1930 r. zatwierdziło tymczasowe warunki techniczne, przedstawione przez Zarząd Budowy.<sup>97</sup>

Do końca października 1930 r., a więc w przeddzień planowanego otwarcia ruchu na fragmentach magistrali, na jej północnej części od Nowej Wsi Wielkiej do Gdyni wykonanych było 61 proc. robót przewidzianych w programie budowy, a na części południowej od Herbów Nowych do Inowrocławia 35,3 proc. Do tego czasu na obu przewidzianych do oddania odcinkach magistrali wykonano większość prac ziemnych torowiska, jak i wszystkie budowle sztuczne w postaci mostów i przepustów. Tor ułożony był na całej długości, przy czym podsypkę wykonano w ilości 70 proc. od przewidywanej wielkości, a jedynie na niektórych fragmentach linii i na większych mostach wykonano ją w całości. Założono również linie telefoniczne i telegraficzne, a także niezbędne urządzenia zabezpieczające



na stacjach przewidzianych do otwarcia, choć blokadę stacyjną i liniową miano wykonać w późniejszym terminie, już po otwarciu ruchu. Uruchomiono szereg niezbędnych urządzeń wodociągowych wraz z wieżami ciśnień, a także ukończono budowę kilkunastu nowych dworców osobowych, a na stacjach w Maksymilianowie, Kościerzynie i Wierzchucinie przebudowano już istniejące.<sup>98</sup>

Ostatecznie, na podstawie inspekcji odbytych przez ministra komunikacji inż. A. Kühna w dniach 12 i 15 października 1930 r., przyspieszono nieznacznie termin otwarcia obu fragmentów magistrali do prowadzenia ruchu tymczasowego. Tak więc w dniu 8 listopada uruchomiono odcinek od Herbów Nowych do Zduńskiej Woli, a 9 listopada odcinki Maksymilianowo-Bąk i Kościerzyna-Gdynia, które wraz z wcześniej już oddanym fragmentem linii Bąk-Kościerzyna utworzyły północny odcinek Bydgoszcz-Gdynia. Południowe obejście węzła bydgoskiego pomiędzy Nową Wsią Wielką a Kapuściskiem Tranzytowym, wobec trwających tam jeszcze drobnych prac, planowano oddać kilka tygodni później.<sup>99</sup>

W dniach otwarcia odbyły się na trasie magistrali węglowej oficjalne uroczystości związane z przekazaniem dwóch jej fragmentów do eksploatacji, którym nadano bardzo spektakularny charakter. Wzięli w nich udział, oprócz przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji z inż. A. Kühnem na czele, również członkowie szeregu innych ministerstw i generalicji, a także przedstawiciele Zarządu Budowy i poszczególnych Dyrekcji Kolejowych. W dniu 8 listopada 1930 r., w początkowym punkcie nowo wybudowanej linii, w Herbach Nowych, nastąpił akt poświęcenia i otwarcia pierwszego jej odcinka, biegnącego do Zduńskiej Woli. Po porannym nabożeństwie minister komunikacji inż. A. Kühn, przy dźwiękach hymnu narodowego, dokonał przecięcia symbolicznej wstęgi, otwierając tym samym nową linię kolejową. Następnie wszyscy uczestnicy uroczystości pojechali specjalnym pociągiem do Zduńskiej Woli, gdzie spotkali między innymi pierwszy pociąg z ładunkiem węgla zmierzający nową trasą do Gdyni. Stamtąd goście udali się na nocleg do Gniezna, by następnego ranka zjawić się w Nowej Wsi Wielkiej, gdzie odbyć się miały uroczystości związane z otwarciem północnego fragmentu magistrali. Po przemówieniu wygłoszonym przez ministra komunikacji, w którym podkreślił ogromne znaczenie nowej linii zarówno dla Pomorza jak i całego kraju, udano się nową trasą w kierunku Kapuściska Tranzytowego. Przy mijaniu rzeki Brdy nastąpił krótki postój, podczas którego goście zwiedzili wybudowany na niej most kolejowy, po czym odjechali w dalszą drogę do Gdyni. Na trasie całego przejazdu, na niemal wszystkich mijanych stacjach, przejeżdżający pociąg witały tłumy mieszkańców wraz z przedstawicielami miejscowych władz. Tego samego dnia o godzinie 16.30 pociąg specjalny wraz z zaproszonymi gośćmi wjechał na dworzec w Gdyni, gdzie odbyły się ostatnie uroczystości związane z otwarciem nowej linii. Jednocześnie przy jednym z peronów dworca gdyńskiego odbyło się spotkanie pociągu towarowego z węglem z pierwszym pociągiem odjeżdżającym w drogę powrotną na Śląsk trasą nowej magistrali. Całość obchodów zakończył tego dnia uroczysty bankiet, na którym wszyscy jego uczestnicy podkreślali ogromne znaczenie dla Polski nowej arterii komunikacyjnej.<sup>100</sup>

Pomimo uroczystego otwarcia obu fragmentów magistrali, ruch pociągów na jej północnej części odbywał się tylko od Bydgoszczy, gdyż odcinek Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Tranzytowe oddany został do eksploatacji dopiero 21 grudnia 1930 r. Do tego czasu wykonano tam wszystkie niezbędne prace przy urządzeniach zabezpieczenia ruchu na

stacjach Nowa Wieś Wielka i Kapuścisko Tranzytowe, co umożliwiło przejazd pociągów. Natomiast wraz z otwarciem odcinka Maksymilianowo-Gdynia w dniu 9 listopada nastąpiło jednocześnie zamknięcie dla ruchu starych odcinków Kościerzyna-Nowa Wieś Pomorska-Gołubie i Osowa-Gdynia (od wiosny 1931 r. rozpoczęto ich rozbiórkę<sup>101</sup>), których zadania przejęły nowe odcinki Kościerzyna-Gołubie i Somonino-Gdynia.

W ramach odpowiedniego podziału administracyjnego, poszczególne nowo wybudowane odcinki włączono do ogólnej sieci kolejowej, w skład odpowiednich Dyrekcji Okręgowych, i tak Herby Nowe-Zduńska Wola przydzielono DOKP Warszawa, a Nowa Wieś Wielka-Gdynia DOKP Gdańsk. Na północnym fragmencie magistrali uruchomiono stacje: Serock, Zarośle, Skorzewo, Osowa i Kack Wielki. Jednocześnie wraz z likwidacją niektórych starych linii zamknięto stacje: Nowa Wieś Pomorska, Sikorzyna, Osowa i Kack Wielki, przy czym dwie ostatnie otrzymały nowe budynki znajdujące się na nowej trasie. Natomiast dwie inne stacje, a mianowicie Babi Dół i Trudna, pomimo ukończenia budynków, pozostawiono na razie nie otwarte.<sup>102</sup> Wszystkie z nowo otwartych i uruchomionych stacji zaopatrzone w przynajmniej jeden dodatkowy tor mijankowy o minimalnej długości 850 m, a także w odpowiednie urządzenia zabezpieczenia ruchu w postaci semaforów wjazdowych, wyjazdowych i tarcz ostrzegawczych.

W pierwszym okresie planowano skierować na nową trasę około 10-12 par pociągów towarowych, z których 4 w Karsznicach miały się skierować na Łódź i dalej dawnymi szlakami do Gdyni, a 6-8 par na Poznań. Jednak z powodu braku możliwości w owym czasie formowania potrzebnej ilości dodatkowych składów na stacji rozrządowej w Tar-

Widok z wiaduktu szosy gdańskiej w kierunku obecnego przystanku Bydgoszcz Leśna  
(Źródło: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)



nowskich Górach musiano ograniczyć chwilowo liczbę pociągów do 3 par.<sup>103</sup> Natomiast na północnym odcinku (Bydgoszcz–Gdynia), oprócz kilku lokalnych pociągów osobowych i towarowych (relacji Czersk–Kościerzyna, Kościerzyna–Kartuzy, Kartuzy–Gdynia), korzystających z fragmentów nowej linii, kursował również jeden pociąg osobowy relacji Kościerzyna–Bydgoszcz, a także 5 par pociągów towarowych z węglem eksportowym do Gdyni.<sup>104</sup> Początkowo szybkość pociągów na obu odcinkach była stosunkowo niewielka, gdyż dla części południowej została ustalona maksymalnie na 45 km/godz.<sup>105</sup>, a dla części północnej 40 km/godz. dla pociągów osobowych i 30 km/godz. dla towarowych.<sup>106</sup> Wiązało się to z koniecznością wprowadzania pewnych ograniczeń, wobec nie wykończonej w pełni nawierzchni. Długość składów towarowych, prowadzonych ciężkimi parowozami serii Ty 23, wynosiła początkowo tylko do 120 osi, gdyż ze względu na wspomniane braki stacja Inowrocław nie była gotowa do przyjmowania dłuższych składów do 150 osi, jakie mogły kursować na nowej linii. Jednocześnie w pierwszych tygodniach eksploatacji, wobec niegotowego jeszcze odcinka Nowa Wieś Wielka–Kapuścisko Tranzytowe, wszystkie pociągi kierowano z Inowrocławia starą linią do stacji Bydgoszcz.<sup>107</sup> Natomiast na najtrudniejszym odcinku między Osową a Gdynią, gdzie nachylenia toru dochodziły do 10‰, wszystkie pociągi o masie przekraczającej 800 ton prowadzone były z zastosowaniem popychacza w postaci drugiego parowozu.

Obsługę pociągów na odcinku od Inowrocławia do Kościerzyny przejęła parowozownia Bydgoszcz, natomiast od Kościerzyny do Gdyni pociągi przejmowały drużyny z parowozowni w Gdyni. Brak obrotnicy o odpowiedniej długości w Kościerzynie powodował, że zmieniała się tam tylko obsługa pociągu, a parowozy jechały te same bez odczepiania. Wybudowana w 1929 r. niewielka, 4–stanowiskowa parowozownia w Kościerzynie spełniała tylko rolę pomocniczą, natomiast w celu zapewnienia odpowiedniego wypoczynku dla obsługi pociągów z Bydgoszczy i Gdyni planowano wybudować tam dom noclegowy na 12 łóżek.

Po oddaniu do eksploatacji odcinka Nowa Wieś Wielka–Kapuścisko Tranzytowe w grudniu 1930 r. skierowano na niego 8 dodatkowych par pociągów relacji Inowrocław–Tczew, odciążając tym samym stację Bydgoszcz od ruchu towarowego. Natomiast pociągi jadące do Gdyni, wobec obsługi ich przez parowozownię Bydgoszcz, nadal kierowano na starą linię, co ułatwiało ich obsługę.<sup>108</sup> Na południowym odcinku od Herbów Nowych do Zduńskiej Woli w tym samym czasie systematycznie zwiększała się liczba pociągów i na początku 1931 r. wynosiła już 8 par, z których 5 kierowano na Poznań, a 3 na Łódź.<sup>109</sup>

Pomimo otwarcia obu fragmentów magistrali, na początku 1931 r. nadal prowadzono tam prace przy ich wykańczaniu, jednak z powodu braku odpowiednich funduszy były one mocno ograniczone. Natomiast budowa odcinka od Zduńskiej Woli do Inowrocławia została zredukowana do minimum i prowadzono tam głównie prace wywłaszczeniowe. W marcu 1931 r. na trasie od Nowej Wsi Wielkiej do Gdyni pracowało w sumie 194 robotników, zatrudnionych głównie przy poprawianiu niedoróbek i usuwaniu uszkodzeń toru, które wystąpiły w trakcie kilkumiesięcznej eksploatacji. Wobec znacznych prac przy naprawianiu nawierzchni, które szczególnie na Pomorzu wystąpiły w dużej ilości, zaistniała konieczność dodatkowego zatrudnienia 200 robotników sezonowych.<sup>110</sup> Do wiosny 1931 r. wykonano tam ostatecznie wszystkie prace związane z budową przepustów, mostów i wiaduktów, natomiast na odcinku od Herbów Nowych do Inowrocławia za-

awansowanie prac wynosiło 90 proc. w stosunku do przepustów i 72 proc. dla mostów i wiaduktów.<sup>111</sup>

Na północnym odcinku magistrali pierwotnie rozważano możliwość umieszczenia dużego węzła kolejowego wraz z warsztatami na stacji Lipowa, gdzie miałyby znaleźć zatrudnienie około 720 robotników, konduktorów, maszynistów itp. Jednak sprawa wyboru miejscowości, gdzie miał się on znajdować, nie była jeszcze na początku 1931 r. jasna i ostatecznie doszło do rezygnacji z tego projektu.<sup>112</sup> Natomiast nową parowozownię wraz z warsztatami umiejscowiono w dużym bydgoskim węźle, a miała ona powstać w pobliżu nowej stacji Kapuścisko Tranzytowe, leżącej na południowej obwodnicy miasta.<sup>113</sup> Pozwoliłoby to na przejście całego ruchu na północnym odcinku linii przez nową parowozownię i jednocześnie odciążałoby zarówno parowozownię, jak i stację Bydgoszcz od ruchu towarowego, gdyż zwiększyłoby się wykorzystanie odcinka Nowa Wieś Wielka-Kapuścisko Tranzytowe-Maksymilianowo. Projekt samej parowozowni był dziełem młodych polskich inżynierów, jak na owe czasy bardzo nowoczesnym, a budowano ją z bardzo modnego wówczas żelazobetonu. W zamian szeroko stosowanych hal wachlarzowych, planowano wybudować szereg prostokątnych remiz, ułożonych schodkowo, tak że każda z nich łączyła się ze sobą w połowie drogi. Dzięki wyjęciu ściany bocznej, wspólnej dla dwóch hal, i zastąpieniu jej słupami, udało się uzyskać więcej miejsca, co planowano wykorzystać m.in. do zabudowania nowoczesnych urządzeń do mycia kotłów parowozów. Każda z hal posiadać miała po trzy tory, na których przewidziano miejsca dla dwóch parowozów, tak więc łącznie w jednej hali mogło się pomieścić sześć lokomotyw. Każdy z torów zaopatrzony był w odpowiednie kanały rewizyjne, natomiast na ścianach bocznych hal i nad bramami wjazdowymi zastosowano świetliki, znacznie poprawiające jasność pomieszczeń.<sup>114</sup>

Jednak w 1931 r., wobec znacznych braków finansowych, ukończenie wszystkich podjętych prac stawało się coraz trudniejsze. Sytuacja taka groziła nawet całkowitym przerwaniem budowy, gdyż główne źródło jej finansowania, jakim były nadwyżki dochodów kolei z eksploatacji linii już istniejących, wobec znacznego zmniejszenia przewozów, znacznie spadły. Dlatego też, w związku z ogólnym kryzysem gospodarczym i pogarszającą się sytuacją ekonomiczną państwa, Ministerstwo Komunikacji, nie mogąc dalej finansować budowy, zwiększyło naciski na rząd, aby ten wzmógł starania o uzyskanie odpowiednich środków finansowych pochodzących z zagranicznych kredytów. W tej sytuacji rozpoczęte jeszcze w końcu 1930 r. pertraktacje rządu z grupą przemysłowców francuskich nabrały większego tempa i z końcem marca 1931 r. została zawarta stosowna umowa.<sup>115</sup> Uzyskanie niezbędnych środków finansowych wiązało się jednocześnie z przyznaniem koncesji na dokończenie budowy i eksploatację całej linii, którą otrzymało nowo powstałe Konsorcjum Francusko-Polskie. Na mocy ustawy ogłoszonej 27 kwietnia 1931 r., wszystkie prace na magistrali miało przejąć na siebie Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe (FPTK), a tym samym ulec miał likwidacji dotychczasowy Zarząd Budowy.<sup>116</sup>

Koncesjonariuszem została spółka akcyjna, w skład której wchodziły z jednej strony francuskie firmy: „Banque des Pays du Nord” i „Schneider et Creuzot”, a z drugiej strony skarb państwa. Spółka ta miała posiadać kapitał zakładowy w wysokości 15 mln franków francuskich, w którym strona polska uczestniczyła w wysokości 7 mln franków

francuskich, a strona francuska w wysokości 8 mln franków francuskich. W celu pokrycia wszystkich wydatków związanych z budową linii, a następnie jej eksploatacją, zobowiązywała się ona dodatkowo do emisji obligacji, których gwarantem miało być państwo polskie. Na mocy ustawy wszystkie nieruchomości wchodzące w skład budowanej linii pozostawały nadal własnością skarbu państwa, podobnie miało być z nieruchomościami nabytymi przez spółkę, które w okresie obowiązywania koncesji przechodziły w momencie nabycia również na państwo. Jednocześnie spółka otrzymywała wszelkie prawa do przymusowego wywłaszczenia terenów potrzebnych pod budowę, takie, jakie posiadały Koleje Państwowe. Czas trwania koncesji został ustalony na 45 lat, to jest od momentu jej nadania do 31 grudnia 1975 r. Ustawa regulowała wszystkie sprawy dotyczące stosunku służbowego wszystkich pracowników zatrudnionych na linii koncesjonowanej, do których odnosić się miały przepisy o prawach, obowiązkach, wynagrodzeniach i świadczeniach obowiązujące wszystkich pracowników PKP. Wszelkie zmiany wynikające z odmiennego charakteru przedsiębiorstwa miały być dokonywane jedynie w porozumieniu i za zgodą Ministra Komunikacji, Ministra Skarbu i Ministra Pracy i Opieki Społecznej.<sup>117</sup> Szczegółowe warunki, na których podstawie miała być prowadzona budowa i eksploatacja linii, zawierał dokument koncesyjny wydany FPTK przez Ministerstwo Komunikacji w dniu 29 kwietnia 1931 r. Składał się on w sumie z trzech części i 53 paragrafów, w których zawarto wszystkie elementy przejścia budowy w ręce prywatnej spółki.

Wszystkie roboty prowadzone przy budowie magistrali miały być wykonywane wyłącznie przy pomocy polskiej siły roboczej, a całość dostaw materiałów budowlanych, taboru i wszelkich niezbędnych urządzeń zamawiano by tylko w krajowych wytwórniach. Cały personel zatrudniony przy budowie, a następnie eksploatacji linii (łącznie z naczelnym dyrektorem), miał być pochodzenia polskiego, a każde przyjęcie do pracy personelu zagranicznego musiało otrzymać zgodę Ministerstwa Komunikacji. Tym samym, utrzymano znaczne zatrudnienie polskich robotników i urzędników, co było istotne w związku z panującym wówczas bezrobociem, a jednocześnie ograniczało obcą ingerencję w pracach kierowniczych.

Budowa linii miała być prowadzona od momentu przejścia jej przez FPTK w jak największym pośpiechu, tak aby jeszcze przed końcem 1931 r. można było otworzyć dla ruchu tymczasowego środkowy jej odcinek od Zduńskiej Woli do Inowrocławia. Wykończenie i oddanie do normalnej eksploatacji całej linii od Herbów Nowych do Gdyni miało nastąpić najpóźniej do dnia 31 grudnia 1932 r., a budowa odcinka Siemkowice-Częstochowa i drugiego toru pomiędzy Siemkowicami a Karsznicami ukończona do 31 grudnia 1933 r. Na całej długości linii zostały wyznaczone wspólne stacje dla PKP i FPTK, do których należały: Herby Nowe, Inowrocław, Nowa Wieś Wielka, Maksymilianowo, Gdynia, a także Częstochowa. Sprawy uregulowania wszystkich kwestii dotyczących ich współużywania, jak i warunków wzajemnego korzystania z niektórych odcinków linii należących do obu stron, miały być rozwiązywane na mocy oddzielnych umów. Dotyczyłyby one również możliwości formowania pociągów FPTK na krańcowych stacjach rozrządowych należących do PKP.

Wszyscy pracownicy Zarządu Budowy zostali z dniem 29 kwietnia 1931 r. przekazani do dyspozycji Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, a dyrektor Zarządu został jednocześnie mianowany jego likwidatorem. Nowym władzom przekazano, oprócz całego perso-

nelu centrali z Bydgoszczy, również wszystkie akta, materiały budowlane i cały inwentarz będący w posiadaniu Zarządu, a także wszelkie umowy z prywatnymi przedsiębiorstwami, które automatycznie przechodziły na FPTK. Sam likwidator miał za zadanie dokładne obliczenie ilości i kosztów wszystkich prac wykonanych w okresie budowy, a także sporządzenie sprawozdania materiałowego i przekazanie wszystkich dokumentów rozrachunkowych. Ze względu na szeroki zakres tych prac, przeciągnęły się one aż do 1933 r.<sup>118</sup>

Do momentu zakończenia i zamknięcia wszystkich rozrachunków przez Zarząd Budowy wydano na prace budowlane 139 mln złotych, z czego na wydatki byłej Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych przypadało 3,9 mln złotych, a reszta na Zarząd Budowy. Z tych wydatków przeznaczono na odcinek Nowa Wieś Wielka-Gdynia 85,4 mln zł i dodatkowo 3,7 mln zł na odnogę Czersk-Bąk. Wstępny kosztorys, sporządzony przez Zarząd Budowy, przewidywał wydanie na budowę całej linii wraz z odnogą około 271 mln zł, z czego wynikało, że do 1931 r. wydano nieco ponad połowę przewidywanych nakładów.

Podział ewentualnych dochodów uzyskiwanych z eksploatacji magistrali został uzależniony od wzrostu zysków, a określony w przedziałach procentowych, wynoszących po 3 proc. Przy minimalnym dochodzie w wysokości do 3 proc., zysk przypadał w wysokości 1/3 dla skarbu państwa, a w wysokości 2/3 dla spółki FPTK. W przypadku wzrostu dochodów proporcje te miały się zmieniać na korzyść skarbu państwa aż do wielkości 9/10. Dodatkowo część zysków przypadających spółce miała być dzielona odpowiednio do kapitałów w nią wnoszonych pomiędzy stronę polską i francuską.<sup>119</sup> W ten sposób państwo zatrzymało przy sobie znaczną część dochodów z nowej linii, co było bardzo istotne, gdyż

Torowisko w Rynkowie - widok na nie istniejącą kawiarenkę

(Źródło: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)





od samego początku zakładano czerpanie znacznych zysków z jej eksploatacji. Dzięki odpowiedniej umowie, nie tylko prywatna spółka osiągnęłaby z niej korzyści, ale również gospodarka całego państwa.

„Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe” utworzone zostało w Paryżu, z siedzibą w tym mieście pod adresem: Avenue de L’Opera 28 bis. Dzięki utworzeniu na terenie Francji, mogło ono uzyskać lepsze warunki dla pożyczki i emisji obligacji niż miałyby to miejsce w przypadku wyłącznie polskiej spółki. Spowodowane to było bardzo drastycznym ustawodawstwem podatkowym we Francji, skierowanym głównie na zagraniczne papiery wartościowe, a znacznie złagodzone w przypadku krajowych akcji czy obligacji. Na czele spółki stanęła Rada Zarządzająca, składająca się z osób zarówno narodowości polskiej jak i francuskiej, a ilość jej członków wahała się od 12 do 22 osób. Rada ta zwoływała co roku walne zgromadzenie akcjonariuszy i ustalała wysokość wypłacanych dywidend. Oprócz tego do jej zadań należało wyłanianie spośród osób do niej należących Komitetu Dyrekcyjnego, z określeniem jednocześnie jego kompetencji. FPTK posiadało także swoje przedstawicielstwo w Polsce, którego siedzibą była Warszawa, a mieściło się ono przy Alei Róż 16. W pierwszym okresie działalności FPTK kierował nim, w charakterze zarządcy delegowanego, Maurice Peychez. Dla bezpośredniego wykonania całej budowy FPTK wyznaczyło swojego pełnomocnika w postaci firmy „Schneider et Creuzot”, na której czele stanął dyrektor budowy w osobie inż. J. Nowkuńskiego, mianowanego na to stanowisko przez FPTK, a zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.<sup>120</sup>

W październiku 1931 r. ustalono też wstępnie miasto przeznaczone na siedzibę przyszłej dyrekcji nowej linii, którym została wyznaczona Bydgoszcz, natomiast w Gdyni planowano utworzyć oddzielną ekspozyturę reprezentującą FPTK w sprawach związanych z tranzytem kolejowo-morskim.<sup>121</sup> Tym samym zakończono spór pomiędzy Gdynią a Bydgoszczą o umieszczenie Dyrekcji FPTK, który od jakiegoś czasu toczył się korespondencyjnie z Ministerstwem Komunikacji. Gdynia chęć posiadania na swoim terenie takowej Dyrekcji tłumaczyła bezpośrednim kontaktem z portem, przez który eksportowano główny towar mający być przewożony nową linią, jakim był węgiel. Wskazywano jednocześnie na duże znaczenie polityczne takiej siedziby FPTK, pokazujące w ten sposób bezpośrednie zainteresowanie Francji Pomorzem, co uświadamiałoby rewizjonistom niemieckim nierozzerwalność tego regionu z Rzeczpospolitą. Jednak na korzyść Bydgoszczy przemawiały lepsze warunki miejscowe, co wiązało się m.in. z wcześniejszym umiejscowieniem tam Zarządu Budowy i lepszym jej przystosowaniem do prowadzenia nadzoru nad magistralą.<sup>122</sup>

Wraz z nadaniem FPTK koncesji wszystkie prace prowadzone na całej długości magistrali przeszły, począwszy od maja 1931 r., pod kierownictwo spółki. Kontynuowała ona roboty budowlane rozpoczęte jeszcze przez byłego Zarząd Budowy, który też w tamtym czasie uległ formalnej likwidacji, a wszystkie jego dokumenty przekazano nowemu kierownictwu. Sprawami bezpośrednio związanymi z budową kierował z ramienia FPTK inż. J. Nowkuński, który od początku budowy linii był z nią związany i do czasu likwidacji Zarządu Budowy był jego dyrektorem, a następnie kierował jego zamknięciem.

Wraz z przejściem budowy linii przez FPTK została ona wyodrębniona z ogólnej sieci PKP, choć przez okres trzech lat miała nadal być administrowana przez Zarząd PKP przy wliczaniu wszystkich kosztów na rachunek spółki. Dlatego też wydatki związane z eks-

ploatacją oddanych wcześniej odcinków linii były umieszczane na prowadzonym oddzielnie „rachunku eksploatacji kolei Herby Nowe-Gdynia”, które następnie były pokrywane przez FPTK. Całość inwentarza, zakupionego wcześniej jeszcze na rachunek Zarządu Budowy, wyłączono z ogólnej ewidencji PKP i sporządzono jego całkowity wykaz, który przekazano na ręce spółki. Pracami związanymi z wykańczaniem odcinków Herby Nowe-Zduńska Wola i Nowa Wieś Wielka-Gdynia zajmowały się odpowiednie oddziały drogowe PKP, które prowadziły te roboty w zależności od aktualnych potrzeb eksploatacyjnych. W przypadku nowych prac inwestycyjnych, nie związanych bezpośrednio z utrzymaniem linii, jej remontem czy wykonywaniem nedoróbek, były one prowadzone za precyzyjnym zarządzeniem poszczególnych Dyrekcji PKP.<sup>123</sup>

Pierwszą czynnością, jaką wykonano po przekazaniu linii w nowe ręce, było oszacowanie wszystkich nedoróbek na eksploatowanych już odcinkach magistrali. W ten sposób program robót opracowany na okres od maja 1931 r. do marca 1932 r. obejmował m.in. uzupełnienie nawierzchni, naprawę i konserwację torów i rozjazdów, a także wykonanie szeregu prac związanych z zabezpieczeniem ruchu. Jeżeli chodzi o powstający dopiero środkowy fragment magistrali od Karsznic do Inowrocławia, to wszystkie prace budowlane były tam kontynuowane przez firmy wcześniej już zatrudnione, z tą tylko różnicą, że wszelkie rachunki były pokrywane teraz przez FPTK. Do końca 1931 r. przejęło ono wszystkie umowy z podwykonawcami, zawarte jeszcze przez Zarząd Budowy, a także zawarło szereg dalszych na niektóre prace budowlane i dostawy materiałów.<sup>124</sup> W tym samym jeszcze roku wykonano lub rozpoczęto budowę całego szeregu dworców kolejowych i innych budynków stacyjnych, a także domków dla służby drogowej.

W przeciągu 1932 r. prace na linii koncentrowały się głównie na wykonaniu wielu drobnych nedoróbek, zarówno na samym szlaku jak i większych węzłach, a także na ostatecznych pracach wywłaszczeniowych. Ciągnęły się one już kilka lat, co wiązało się między innymi ze znacznym ich rozproszeniem w szeregu lokalnych urzędów, gdzie musiały być rozstrzygane wszystkie kwestie związane z przymusowymi wywłaszczeniami. Musiano rozstrzygnąć wiele spraw dotyczących wykupu gruntów, jak również wypłaty odszkodowań za zniszczenia dokonane podczas budowy. Roboty przy wykonywaniu samego torowiska zmuszały do korzystania z pobliskich pól i łąk należących w większości do prywatnych właścicieli. Ponieważ prace te prowadzono głównie w okresie od wiosny do jesieni następowały w ten sposób zniszczenia zasiewów, za co musiano wypłacać stosowne odszkodowania. Również bardzo częstym było zalewanie wodą pól i łąk, a nawet piwnic budynków mieszkalnych i gospodarczych, co powodowały zniszczenia dokonane podczas budowy w lokalnej sieci irygacyjnej. Brak odpowiedniego odprowadzenia wód powodował ich niekontrolowany przebieg, a tym samym częste zaleganie na polach, co stwarzało konieczność budowy nowych instalacji odwadniających. Musiano również wypłacić szereg odszkodowań za utrudnienia w dojazdach do pól czy budynków gospodarczych, w związku z powstaniem linii i wydłużeniem drogi do często bardzo odległych przejazdów i wiaduktów. Wszystkie te sprawy, w wielu przypadkach, ciągnęły się przez szereg miesięcy, gdyż ludność zazwyczaj żądała wygórowanych zapłat, na które nie godzili się budowniczowie. Tym samym trafiały one do kompetentnych urzędów lokalnych, które przy pomocy oficjalnych komisji oceniały przyczyny i wielkość strat i ostatecznie rozstrzygały sprawy. Jednocześnie wraz z przejęciem budowy przez FPTK zaist-

niała kwestia wypłacania stosownych odszkodowań za zajęte tereny dla administracji Lasów Państwowych. W czasie prowadzenia budowy przez państwo stosowano w tej sprawie uproszczone procedury wynikające z prawa wywłaszczenia nieruchomości przez skarb państwa i odraczano na później wypłatę odszkodowań. Jednak wraz ze zmianą kierownictwa budowy i przejścia jej na rzecz spółki Dyrekcja Lasów Państwowych zażądała dokładnego oszacowania gruntów zajętych pod kolej, do wykonania czego powołano specjalne komisje zdawczo-odbiorcze, składające się z przedstawicieli obu stron. Ministerstwo Komunikacji stwierdziło konieczność przejęcia określonych terenów leśnych, a FPTK wypłacało określone sumy Dyrekcji Naczelnej Lasów Państwowych. Wszystkie te sprawy związane z wywłaszczeniami i wypłatami odszkodowań prowadzone były od początku prac nad magistralą i przeciągnęły się w niektórych przypadkach nawet do kilku lat po oficjalnym otwarciu linii.<sup>125</sup>

W tym czasie budowa jednotorowego odcinka Karsznice-Inowrocław doprowadzona została do takiego stanu, że z początkiem 1933 r. można go było oddać do tymczasowej eksploatacji, natomiast na odcinku Siemkowice-Częstochowa wykonano blisko połowę prac ziemnych.<sup>126</sup> Jednak nie było możliwym otwarcie całej magistrali do normalnej eksploatacji, tak jak to przewidywano w umowie koncesyjnej, określającej ostateczny termin przekazania linii na dzień 31 grudnia 1932 r.<sup>127</sup> Opóźnienia te wynikały w głównej mierze z braku funduszy na budowę, co wiązało się z niezrealizowaniem przez FPTK drugiej emisji obligacji, z której sprzedaży przewidywano uzyskanie znacznych sum, gwarantujących prawidłowe prowadzenie prac. Dodatkowo, spółka nie posiadała pod koniec 1932 r. odpowiednich kapitałów przeznaczonych na zakup taboru i utrzymanie linii podczas jej eksploatacji. W związku z tym Ministerstwo Komunikacji powzięło decyzję o objęciu przez PKP eksploatacji całej magistrali od Herbów Nowych do Gdyni, co miało nastąpić z dniem 1 marca 1933 r. Czas jej trwania ustalono początkowo na dziesięć miesięcy, to jest do końca 1933 r., i do tego czasu prowadzić ją miały PKP na rachunek własny. Jednak w celu oddzielenia wydatków na tę linię od innych kosztów PKP prowadzić miały specjalny rachunek, z którego pokrywać miano wydatki administracyjne i eksploatacyjne, a także obsługę obligacji i akcji FPTK.<sup>128</sup> Odbyte w dniu 1 marca 1933 r. posiedzenie FPTK ostatecznie zatwierdziło i uchwaliło decyzje podjęte przez Ministerstwo Komunikacji<sup>129</sup> i tegoż samego dnia został otwarty ruch tymczasowy pociągów na odcinku Karsznice-Inowrocław, a tym samym na całej długości magistrali od Herbów Nowych do Gdyni.<sup>130</sup>

Samemu otwarciu magistrali węglowej nadano niezwykle podniosły charakter, a główne uroczystości odbyły się na stacji Karsznice, gdzie w dniu 1 marca 1933 r. dokonano oficjalnego przekazania do eksploatacji nowo wybudowanego odcinka Karsznice-Inowrocław. Specjalny pociąg, składający się z 14 wagonów osobowych i prowadzony dwoma parowozami, przywiózł tam z Warszawy wszystkich zaproszonych gości. Na tę uroczystość przybyli przedstawiciele rządu z ministrem komunikacji inż. Butkiewiczem, wiceministrem przemysłu i handlu Doleżakiem, wiceministrem skarbu Kocem, jak również członkowie generalicji z generałami Osińskim i Kwaśniewskim, a także przedstawiciele władz wojewódzkich z wojewodą łódzkim Haycke-Nowakiem i wojewodą pomorskim Kirtiklisem na czele. Przedstawicielami FPTK byli na tych uroczystościach między innymi: dyrektor towarzystwa M. Peychez, wiceprezes koncernu „Schneider et Creuzot” hrabia Cosse de Brissac, dyrektor „Banque des Pays du Nord” J. Kochl, dyrektor robót publicz-

nych „Schneider et Creuzot” W. Benezis, natomiast z ramienia ambasady francuskiej wystąpił pan Roustau. W Karsznicach przybyły po godzinie 11 rano pociąg przywitała orkiestra Kolejowego Przysposobienia Wojskowego, odgrywając hymny narodowe Francji i Polski, a także przedstawiciele budowniczych linii i lokalnych władz. Następnie goście udali się na tereny budowanej parowozowni, gdzie w przystrojonej specjalnie na ten cel jednej z hal odbyła się uroczysta msza św. odprawiona przez ks. biskupa Tymienieckiego. Po mszy św. skierowano się na pobliski tor, gdzie minister komunikacji Butkiewicz słowami: „Otwieram nową linię, aby te stalowe nici złączyły mocniej jeszcze Śląsk i Gdynię” dokonał przecięcia symbolicznej wstęgi, otwierając tym samym odcinek Karsznice-Inowrocław i całą magistralę. Po ponownym odegraniu hymnów narodowych obu państw pociąg specjalny z zaproszonymi gośćmi skierował się nowym odcinkiem w stronę Bydgoszczy. W czasie całej drogi witany był przez tłumy mieszkańców i przedstawiciele lokalnych władz, a na kolejnych stacjach podczas krótkich postojów wygłaszano okolicznościowe przemówienia, podkreślając ogromne znaczenie nowej linii. Tego samego dnia tuż przed godziną 18 pociąg specjalny wjechał na dworzec bydgoski, witany honorowymi kompaniami 62 Pułku Piechoty i 3 kompanii Kolejowego Przysposobienia Wojskowego. Przybyłych gości powitali przedstawiciele władz miasta z prezydentem Barciszewskim na czele, a także przybyłym wojewodą poznańskim Raczyńskim oraz reprezentanci Zarządu Budowy. Po noclegu, następnego dnia, pociąg specjalny udał się w kierunku Gdyni, gdzie przybył tuż przed godziną 9. Tam też odbyły się ostatnie uroczystości związane z otwarciem magistrali. Podczas uroczystego bankietu w „Domu Zdrojowym” wygłoszono wiele przemówień transmitowanych na cały kraj przez radio, po czym w godzinach popołudniowych zaproszeni goście odjechali w drogę powrotną do Warszawy.<sup>131</sup>

Wraz z otwarciem odcinka Karsznice-Inowrocław rozpoczęła się tymczasowa eksploatacja magistrali węglowej na całej jej długości od Herbów Nowych do Gdyni. Tym samym zakończył się wieloletni, ciągnący się już od początku istnienia niepodległego państwa polskiego, okres dążeń do uzyskania bezpośredniego połączenia Śląska z portami polskiego wybrzeża. Nastąpiło to co prawda ze znacznym opóźnieniem w stosunku do planowanej daty jej uruchomienia, jednak po pokonaniu licznych trudności udało się osiągnąć zamierzony cel. Jednak pomimo oficjalnego otwarcia magistrali nie była ona w pełni ukończona, dlatego też kilka następnych lat musiano poświęcić na jej stopniowe wykończenie.

Oddanie do eksploatacji magistrali węglowej Herby Nowe–Gdynia zwińczyło trwającą od 1925 r. budowę tej dużej linii kolejowej. Pomimo znacznego opóźnienia w stosunku do pierwotnie planowanego terminu jej ukończenia (przewidywanego na koniec 1930 r.), udało się, pomimo rozlicznych trudności – głównie finansowych, uruchomić pierwsze pociągi. Bardzo charakterystyczną cechą nowej linii było posiadanie przez nią na niemal całej długości jednakowych warunków ruchowych. Miała ona stosunkowo łagodne spadki, wynoszące maksymalnie 5‰ w kierunku ładownym, a 6‰ w kierunku próżnym, natomiast jedynie na niewielkim jej fragmencie na odcinku Osowa–Gdynia miejscami dochodzące do 10‰. Oprócz tego, duże promienie łuków i stosunkowo mocna nawierzchnia z ciężkimi szynami gwarantowały sprawną obsługę ciężkich składów pociągów, dla których była przede wszystkim przeznaczona.

W związku z główną funkcją linii, jaką był przewóz węgla przy wykorzystaniu ciężkich pociągów, musiano odpowiednio do tych zadań wykonać nawierzchnię, która

gwarantowałyby niezawodność pracy. Dlatego też na magistrali zastosowano najcięższe z posiadanych szyn, ułożone na starannie przygotowanej podsypce. Na torach głównych szlakowych zastosowano szyny typu „S26” o masie 42,5 kg na 1 m bieżący, leżące na sosnowych podkładach nasyconych, a jedynie na odcinku Kozuby-Karsznice ułożono początkowo stare szyny typu „41”.<sup>132</sup> Na stacjach, na torze zasadniczym, jak i po jednym mijankowym, leżącym w miejscu przyszłego drugiego toru szlakowego, ułożono również szyny typu „S26”. Natomiast pozostałe tory na stacjach wykonano z szyn typu „38”, a częściowo także z szyn używanych, otrzymanych z wymiany na innych odcinkach lub zdjętych z torów roboczych. Do podkładów szyny przymocowywano zasadniczo za pomocą wkrętów, ale na odcinku północnym stosowano również do tego celu starszy sposób – za pomocą haków.<sup>133</sup> Jeżeli chodzi o rozjazdy, to na torach złożonych z szyn „S26” wykonano typu 8<sup>a</sup>, a dla pozostałych torów zamontowano rozjazdy typu 6<sup>d</sup>.<sup>134</sup> W sumie na całej długości magistrali ułożono 79.400 ton szyn i złączy, a także 1.240.000 sztuk podkładów nasyconych.<sup>135</sup> Podsypkę pod tor wykonano zasadniczo ze żwiru naturalnego, a jedynie na odcinkach Osowa-Gdynia i Herby Nowe-Działoszyn, w większych wykopach wykorzystano inny materiał. Na pierwszym z tych odcinków ułożono od razu pełną warstwę tłucznia, a na drugim, tytułem próby, szlakę wielkopieczową pochodzącą z huty „Falwa”. Natomiast na całej długości linii pod głównymi rozjazdami, a także na żelbetonowych mostach i przepustach, zastosowano tłuczeń granitowy. Łączna objętość podsypki ułożonej pod wszystkie tory na całej linii wyniosła 1.594.000 m<sup>3</sup>.<sup>136</sup>

W celu pokonania kilkunastu rzek leżących na trasie magistrali, z których największe to Warta, Brda i Czarna Woda, zbudowano cały szereg różnego typu mostów. Były to głównie indywidualne projekty sporządzone przez pracowników Zarządu Budowy, przy czynnym współudziale niezależnych specjalistów wykonujących projekty żelaznych przęseł dla większych mostów.<sup>137</sup> Najdłuższą z wybudowanych przepraw był 5-przęsłowy (przęsła długości 12 m + 3 x 42 m + 32 m) żelazny most przez rzekę Wartę o łącznej długości 170 m, na uwagę zasługuje również most przez rzekę Brdę, o trzech żelaznych przęsłach (32 m + 47,6 m + 32 m), który budowany był w niezwykle trudnych warunkach terenowych, co spowodowało, że stał się najdroższym tego typu obiektem na linii, gdyż jego koszt wyniósł 2 mln zł. Inne ważniejsze obiekty to most przez rzekę Słupicę o trzech kratowych przęsłach żelaznych (3 x 30 m), największy tego typu obiekt, o filarach sięgających 17,5 m i 18,9 m wysokości, a także mosty przez rzeki: Liswartę, o rozpiętości pojedynczego przęsła 43,96 m i Widawkę (3 x 21,2 m), wykonany z trzech blachownic. Wszystkie te obiekty zbudowano w przeciągu kilkunastu miesięcy, pomiędzy latem 1929 r. a listopadem 1930 r., kiedy nastąpiło otwarcie niektórych odcinków magistrali. Oprócz tych największych mostów wykonano także wiele mniejszych nad niewielkimi rzekami i kanałami, a także dużą ilość przepustów dla rowów i sieci irygacyjnej. Równie istotnym elementem budowli sztucznych na linii były wiadukty nad torami, przeznaczone dla dróg kołowych. Większość z nich wykonano według typowych projektów sporządzonych w Wydziale Technicznym Zarządu Budowy, a jedynie w kilku przypadkach według oddzielnych, indywidualnych opracowań odnośnie konkretnych warunków miejscowych. Do największych obiektów tego typu należał zbudowany w ciągu 1929 r., żelbetonowy, 4-przęsłowy (6,25 m + 2 x 16,40 m + 6,25 m) wiadukt leżący przy stacji Maksymilianowo, a przeznaczony

dla drogi publicznej I klasy i kolejki wąskotorowej (600 mm), przeprowadzony nad ośmioma torami kolejowymi.<sup>138</sup> Należy tutaj zaznaczyć, że wszystkie wiadukty, przepusty i filary większych mostów zostały wykonane od razu pod dwa tory, pomimo początkowego wyposażenia linii tylko w jeden tor. Przy budowie tych obiektów wykorzystano w znacznym stopniu nowoczesną technologię i nowe materiały, co znacznie usprawniło ich wykonanie, a konstrukcję oparto bardzo często na nowatorskich projektach.

Torowisko nowo wybudowanej linii automatycznie ogradzało i dzieliło tereny, przez które przebiegało, a tym samym stwarzało utrudnienia w komunikacji drogowej. Dlatego też musiano zaplanować i wybudować odpowiednią ilość skrzyżowań kolei z drogami kołowymi już istniejącymi, a także budować dodatkowe wraz z przejazdami w celu lepszej komunikacji pomiędzy przeciwnymi stronami torowiska. Znaczne żądania ludności miejscowej wynikały często z rozdzielenia przez linię terenów należących do jednego właściciela, a tym samym utrudnienia korzystania z nich, gdyż niejednokrotnie planowane przejazdy znajdowały się w znacznej odległości od siebie. Dlatego też wystąpiła konieczność zwiększenia ilości skrzyżowań linii z drogami, w porównaniu z pierwotnie planowanymi. Dodatkowo, w celu zredukowania ilości przejazdów w jednym poziomie, musiano budować nowe połączenia pomiędzy drogami dochodzącymi do wiaduktów. Te prace, choć bezpośrednio nie związane z budową samej linii kolejowej, były dość szerokie, zwłaszcza na terenie Pomorza i Kujaw.<sup>139</sup> Ostatecznie, na całej linii zbudowano 410 przejazdów drogowych w jednym poziomie, zarówno strzeżonych jak i niestrzeżonych, a także 74 wiadukty nad torem dla ważniejszych dróg publicznych.<sup>140</sup>

Wiadukt w Maksymilianowie. Zdjęcie wykonane 14 IV 1930 r.  
(Źródło: Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)





Na poszczególnych stacjach, jak i wzdłuż całej linii, wybudowano szereg budynków dworcowych, a także wiele domów mieszkalnych dla pracowników służb utrzymania kolei. Odmienny charakter magistrali, przeznaczonych zasadniczo do masowych przewozów towarowych z bardzo ograniczonym ruchem osobowym, stwarzał przed projektantami konieczność zaprojektowania dworców o specyficznych rozwiązaniach. Wszystkie obiekty tego typu, zbudowane wcześniej dla starych odcinków kolejowych, były projektowane zazwyczaj indywidualnie, w zależności od miejscowych potrzeb. Ze względu na konieczność wybudowania na nowej linii znacznej ilości budynków dworcowych (odległość pomiędzy poszczególnymi stacjami nie przekraczała 13 km<sup>141</sup>), należało przygotować nowy projekt, uwzględniający zarówno potrzeby eksploatacyjne jak i wymagania architektoniczne, przy maksymalnym ograniczeniu kosztów wykonania. Potrzeby oszczędnościowe były szczególnie istotne, zwłaszcza w przypadku budowy wielu podobnych przeznaczeniem budynków.<sup>142</sup>

Przed opracowaniem zasadniczego projektu ustalono główne zasady, według których miano go przygotować i w których określono między innymi minimalne powierzchnie poszczególnych pomieszczeń i usytuowanie urządzeń telegrafu i zabezpieczenia ruchu, jak również uwzględnienie przyszłego ewentualnego rozwoju stacji. Dodatkowo wszystkie projekty były konsultowane z niezależnym specjalistą w dziedzinie architektury, który dbał o estetykę budynków.<sup>143</sup> Według tych wszystkich założeń, w 1928 r. został opracowany w Wydziale Technicznym Zarządu Budowy projekt nowego typu dworca, sporządzony przez B. Tatarczuka, który pod nazwą „typ Bydgoszcz-Gdynia” został zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji. Posiadał on pewne rozwiązania zastosowane na dworcach linii Kalety-Podzamcze, ale likwidował ich niektóre wady po uwzględnieniu wymogów zawartych w wytycznych. Według tego projektu rozpoczęto na wiosnę 1929 r. budowę 11 dworców kolejowych na północnym odcinku magistrali pomiędzy Bydgoszczą a Gdynią, na takich stacjach, jak: Stronno, Serock, Błądzim, Zarośle, Szalamaje, Skorzewo, Wieżyca, Babi Dół, Trudna, Osowa i Kack Wielki. Już w trakcie ich budowy Dyrekcja Kolejowa z Gdańska wysunęła pewne zastrzeżenia w stosunku do niektórych rozwiązań zastosowanych w projekcie. Chodziło w nich głównie o umożliwienie tylko jednemu pracownikowi (dyżurnemu ruchu) wykonywania wszystkich czynności związanych ze sprzedażą biletów, ekspediowaniem bagażu i prowadzeniem ruchu pociągów. W pierwotnym projekcie czynności te były rozdzielone pomiędzy dyżurnego i zawiadowcę stacji, a chcąc uzyskać pewne oszczędności i usprawnienie pracy, musiano dokonać pewnych zmian w rozmieszczeniu pomieszczeń na dworcach.<sup>144</sup> Ogólna powierzchnia tego typu budynków wynosiła 263,80 m<sup>2</sup>, z czego blisko 160 m<sup>2</sup> przypadało na część mieszkalną, przeznaczoną dla pracowników zatrudnionych na dworcu, a jego koszt zamykał się w 107 tys. zł.

Mając na uwadze zarzuty wysuwane pod adresem projektu typu „Bydgoszcz-Gdynia” i wobec konieczności zbudowania aż 22 nowych dworców na południowym odcinku magistrali, zdecydowano się na opracowanie nowego projektu budynku stacyjnego. Ponieważ z powodu dużego zaangażowania Zarządu Budowy przy powstawaniu innych projektów nie był on w stanie dostatecznie szybko go opracować, dlatego postanowiono wykorzystać projekty sporządzone przez osoby prywatne i firmy architektoniczne. Wobec tego jeszcze we wrześniu 1928 r. Ministerstwo Komunikacji ogłosiło konkurs na wykonanie projektu typowego dworca dla małej stacji, uwzględniającego szereg warunków

technicznych. Zainteresowanie konkursem było ogromne i w sumie nadeszło 113 prac zarówno z kraju jak i z zagranicy, choć większość z nich musiano już na wstępie odrzucić z powodu niedotrzymania wspomnianych warunków. Spośród pozostałych kilkunastu prac pierwszą premiiowaną nagrodę otrzymał projekt inż. T. Koseckiego i inż. B. Nowaka, który Zarząd Budowy zamierzał zrealizować na tych stacjach, które były przewidziane do dalszego rozwoju. Natomiast projekt inż. F. Makowskiego, który otrzymał drugą nagrodę, na tych stacjach (11 obiektów), których w najbliższej przyszłości nie planowano rozbudowywać. Jednak po ponownej analizie projektów, co wiązało się z podjęciem ostatecznej decyzji przez Ministerstwo Komunikacji o jednoosobowej obsłudze wszystkich czynności na dworcu, musiano dokonać przeróbek w planach, dostosowując projekty do nowych wymogów. Ostatecznie pierwszy z projektów, po wprowadzeniu pewnych zmian, nazwano typem „I Herby Nowe-Inowrocław” i na wiosnę 1930 r. rozpoczęto według niego realizację dworca na stacji Miedźno. Natomiast projekt inż. Makowskiego, wobec niemożliwości jego przeróbki, nie został ostatecznie zatwierdzony do realizacji. Wobec powyższego, Zarząd Budowy zdecydował się opracować zupełnie nowy projekt i został on na początku 1930 r. wykonany przez jego pracownika A. Kozaka. Projekt ten został nazwany typem „II Herby Nowe-Inowrocław” i w tym samym roku wykonano według niego dwa budynki dworcowe na stacjach Kłobuck i Widawa.

Oprócz dworców, zbudowano na stacjach również domy mieszkalne dla zawiadowców odcinków drogowych, monterów sygnalizacji i nadzorców przewodów, a także dla maszynowych przy stacjach wodnych.<sup>145</sup> Natomiast wzdłuż całej linii, co 5-10 km, pobudowano na szlaku małe domki dla torowych. Większość z nich były to typowe domki parterowe i jednopiętrowe, opracowane w Wydziale Technicznym Zarządu Budowy, charakteryzujące się prostotą, a zarazem funkcjonalnością. Dodatkowo, na takich stacjach węzłowych jak Karsznice i Kapuścisko Tranzytowe, gdzie miały znajdować się parowozownie i warsztaty, budowano całe kolonie mieszkalne dla większej ilości robotników. Przewidywano powstanie tam domów 12-, 18- i 24-rodzinnych, a także kilka mniejszych budynków z większymi mieszkaniami dla pracowników wyższych kategorii. Projekty tych 2- i 3-piętrowych, wielorodzinnych domów wykonywali poza Zarządem Budowy niezależni architekci. Tak więc budując samą linię, zatroszczono się o wszystkich pracowników mających być na niej zatrudnionymi, budując dla nich mieszkania, co znacznie ułatwiło życie im i ich rodzinom.

Na nowej linii musiano również zbudować wiele urządzeń technicznych potrzebnych dla jej normalnego funkcjonowania. W celu zabezpieczenia na linii odpowiedniej ilości wody dla parowozów prowadzących ciężkie pociągi, zbudowano sieć instalacji wodociągowych, odpowiednio rozmieszczonych na całej długości magistrali. Na kilkunastu stacjach oddalonych od siebie o kilkadziesiąt kilometrów należało wykonać wieże ciśnień wraz z pompowniami, a także poprowadzić rury rozprowadzające wodę, wraz z grupą żurawi.

Początkowo zamierzano na magistrali zastosować tradycyjne instalacje wodociągowe z wykorzystaniem wież ciśnień i dopiero w późniejszym etapie budowy linii zdecydowano się zastosować na odcinku Karsznice-Inowrocław nowocześniejsze rozwiązania w postaci stacji hydroforów. Pomimo posiadanych przez Ministerstwo Komunikacji wielu projektów różnorodnych wież ciśnień, okazały się one w większości nieodpowiednie do wykorzystania na nowej linii i dlatego Zarząd Budowy postanowił wykonać nowy projekt,

w oparciu o opracowany wcześniej przez firmę „K. Rudzki i S-ka” i zastosowany na linii Kalety-Podzamcze, zakładający tradycyjne instalacje wraz z wieżą ciśnień wykonaną z żelbetonu i zbiornikiem wodnym o pojemności 250 m<sup>3</sup>. Dlatego też w 1928 r. zwrócono się do tej samej firmy o wykonanie nowego projektu wieży ciśnień przy wprowadzeniu pewnych zmian do wcześniejszego opracowania. Zakładano wybudowanie wieży ciśnień o wysokości 20 m, posiadającej dwa koncentryczne zbiorniki o łącznej pojemności 400 m<sup>3</sup>, a także dogodniejszym rozmieszczeniu osprzętu przy jednoczesnych niewielkich zmianach architektonicznych i zmniejszeniu kosztów budowy. W związku z tym ostatnim postulatem, rozważano wcześniej zastosowanie murowanej wieży ciśnień w miejsce znacznie droższej, żelbetonowej, opracowanej przez DOKP Warszawa, jak również drewnianych wież, stosowanych w Dyrekcji Wileńskiej, posiadających zbiorniki o pojemności 100 m<sup>3</sup>.<sup>146</sup> Ostatecznie do realizacji na większości stacji zatwierdzono projekt przewidujący żelbetonową wieżę ciśnień, jednak o zbiorniku zmniejszonym w porównaniu z planowanym do 250 m<sup>3</sup>, podobnie jak w projekcie dla linii Kalety-Podzamcze.<sup>147</sup> Natomiast projekt DOKP Warszawa z małą drewnianą wieżą zastosowano na kilku stacjach jako tymczasowy, przed ukończeniem wież stałych, żelbetonowych.<sup>148</sup>

O ile Wydział Techniczny Zarządu Budowy zajął się opracowaniem budowli wieży ciśnień i domu dla maszynowego, o tyle jego Wydział Mechaniczny przygotował projekt nowej maszynowni. Typowa stacja pomp zaopatrzona była w silniki spalinowe o mocy 20–40 KM, a na stacjach w Karsznicach i Kapuścisku Tranzytowym również w dodatkowe silniki elektryczne.<sup>149</sup> Z kolei w Herbach Nowych stacja pomp wyposażona była w trzy rodzaje napędu, a mianowicie spalinowy, elektryczny i parowy, umieszczone w tym samym budynku. Na wszystkich stacjach przewidziano rezerwowe pompownie lub co najmniej dodatkowe, rezerwowe zespoły pompowe. Na odcinku pomiędzy Karsznicami a Inowrocławiem, który rozpoczęto najpóźniej z całej linii, zamiast wież ciśnień i pompowni zastosowano nowocześniejsze rozwiązanie w postaci hydroforni. Projekt stacji hydroforów typu „Zaryń”, który był przewidziany dla magistrali węglowej, różnił się dość znacznie od stosowanych wcześniej w sieci PKP. Przewidywał on podział całej stacji hydroforów na dwie części, z których każda miała zasadniczo obsługiwać tylko jeden koniec stacji i znajdujące się tam żurawie i hydrofory, choć istniała możliwość obsługi całej stacji przez pojedynczą część hydroforni. Sam budynek hydroforni był z zewnątrz obsypany częściowo ziemią i posiadał ogrzewanie, a także dobrą wentylację i oświetlenie.

Oprócz stacji Kłudna i Zaryń, gdzie zastosowano wspomniane wyżej rozwiązanie w postaci hydroforni (na każdej z nich po 3 hydrofory o pojemności 75 m<sup>3</sup> na każdą z 2 niezależnych hydroforni), na pozostałej części magistrali zastosowano tradycyjne stacje wodne z wieżami ciśnień. Natomiast w Karsznicach i Kapuścisku Tranzytowym zbudowano większe instalacje wodociągowe, ze względu na wzmożone tam zapotrzebowanie na wodę zarówno dla stacji, parowozowni jak i kolonii mieszkalnych. W Kapuścisku Tranzytowym zbudowano na stacji towarowej murowaną wieżę ciśnień ze zbiornikiem o pojemności 500 m<sup>3</sup>, a przy parowozowni dodatkową hydrofornię z 3 hydroforami. Na pozostałych stacjach wykonano typowe instalacje z pojedynczymi wieżami ciśnień, przy czym początkowo dla ruchu tymczasowego na stacjach w Miedźnie, Widawie, Inowrocławiu, Serocku i Lipowej oddano w 1930 r. drewniane wieże ciśnień (zbiorniki po 50 m<sup>3</sup>), według projektu DOKP Warszawa.<sup>150</sup> W etapie późniejszym zastąpiono je (oprócz Inowrocławia)

typowymi betonowymi wieżami ciśnień, zaprojektowanymi przez Zarząd Budowy. W Herbach Nowych od razu wykonano stałą betonową wieżę ciśnień, natomiast w Somoninie zamiast wieży zbudowano w ziemi betonowy zbiornik o pojemności 250 m<sup>3</sup>. Dla Kościerzyny, której stacja wodna miała spełniać funkcję rezerwową dla magistrali, zbudowano murowaną wieżę ciśnień o zmniejszonym zbiorniku, o pojemności 150 m<sup>3</sup>. Źródłami wody dla poszczególnych stacji były albo pobliskie rzeki, albo studnie artezyjskie. Ostatecznie na odcinku Nowa Wieś Wielka-Gdynia zbudowano 6 stacji wodnych: w Kapuściuku Tranzytowym, Serocku, Lipowej, Kościerzynie, Somoninie i Brzeźnicy.<sup>151</sup>

Budowa i wykończenie wszystkich obiektów, zarówno stacji wodnych jak i budynków mieszkalnych czy budynków dworcowych, trwała właściwie przez cały okres eksploatacji aż do wybuchu wojny. Dokładny koszt budowy całej magistrali od Herbach Nowych do Gdyni nie jest znany, gdyż sprawozdania z tych prac znacznie się opóźniły, a całej budowy nie rozliczono do końca okresu międzywojennego. Całkowity koszt wyniósł, według różnych źródeł, najprawdopodobniej od 210-230 mln zł do 270 mln zł.<sup>152</sup>

### Przypisy

- 1 C. Borowski, S. Koniecki, *Dzieje powstania i rozwoju gdańskiego okręgu kolejowego*, Gdańsk 1970, s. 57 i 65.
- 2 A. Paszke, M. Jerczyński, S. Kozłowski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995, s. 269.
- 3 J. Kiedroń, *Kolej Górny Śląsk-Gdynia jako najpilniejszy problemat gospodarczy Polski*, Katowice 1928, Wydawnictwa Kola Ekonomistów z. 2, s. 8.
- 4 *W sprawie budowy węglowych linii kolejowych*, „Przegląd Techniczny”, 1923, nr 43, s. 443.
- 5 W. Jakubowski, *Pierwsza wielka koncesja kolejowa w Polsce*, „Inżynier Kolejowy”, 1925, nr 4, s. 77.
- 6 E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939*, Szczecin 1982, s. 220.
- 7 M. Widernik, *Magistrala węglowa Śląsk-Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne”, 1984, s. 35-36.
- 8 Dziennik Ustaw RP 1925, nr 74, poz. 513 i 514.
- 9 Dziennik Ustaw RP 1928, nr 16, poz. 123.
- 10 J. Berkiewicz, *Rys historyczny i ogólne wyniki działalności Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych*, „Inżynier Kolejowy”, 1928, nr 3, s. 78.
- 11 E. Chwaściński, *Budowa kolei Czersk-Kościerzyna jako fragment magistrali węglowej Zagłębie-Bałtyk*, „Przegląd Techniczny”, 1927, nr 26, s. 632.
- 12 Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji (dalej cyt.: DUMK) 1927, nr 1, poz. 5.
- 13 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt.: AP-B), Urząd Wojewódzki Pomorski (dalej cyt.: UWP) w Toruniu, t. 23308.
- 14 J. Śmiałowski, *Zakład Taboru Polskich Kolei Państwowych w Zduńskiej Woli-Karsznicach 1933-1993*, Zduńska Wola 1993, s. 14.
- 15 J. Nowkuński ur. w 1868 r., zm. w 1952 r. Ukończył Instytut Inżynierii Kolejowej w Petersburgu. Odegrał istotną rolę w budowie linii kolejowych w Rosji i Odrodzonej Polsce.
- 16 DUMK 1928, nr 9, poz. 82.
- 17 Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt.: AAN), Ministerstwo Komunikacji t. 1400, Notatka o budowie kolei Herby Nowe-Bydgoszcz, s. 87-89.
- 18 E. Chwaściński, op. cit., s. 217.
- 19 J. Barszczeński, *Budowa kolei Bydgoszcz-Gdynia*, „Inżynier Kolejowy”, 1926, nr 2, s. 42.
- 20 Linia kolejowa Bydgoszcz-Tczew oddana została w 1852 r.
- 21 J. Barszczeński, op. cit., s. 40-42.
- 22 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 2-3 i s. 7.

- 23 AP-B, UWP, t. 23308 oraz t. 23311.
- 24 S. Kozłowski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1922*, Opole 1993, s. 21-22.
- 25 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 3.
- 26 W. Przedpelski, *Budowa kolei węglowej Śląsk-Bałtyk*, „Przegląd Techniczny”, 1933, nr 9, s. 219.
- 27 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 7.
- 28 W. Przedpelski, op. cit., s. 220.
- 29 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 8.
- 30 Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej cyt.: AP-G), Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku (dalej cyt.: DKG) t. 1518.
- 31 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 4-6.
- 32 W. Przedpelski, op. cit., s. 220.
- 33 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 8.
- 34 T. Szmitkowski, *Linia kolejowa Śląsk-Bałtyk*, „Rocznik Eksploatacyjny PKP”, 1934, s. 415.
- 35 W. Przedpelski, op. cit., s. 221.
- 36 A. Krzyżanowski, *Nowa linia kolejowa Śląsk-Bałtyk pod względem technicznym i gospodarczym*, „Przegląd Gospodarczy”, 1931, nr 10, s. 425.
- 37 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 9 i s. 18.
- 38 AP-G, DKG, t. 173.
- 39 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 76 i s. 23.
- 40 Dziennik Ustaw RP 1925, nr 106, poz. 743.
- 41 Monitor Polski 1928, nr 132, poz. 222, 292 i 714.
- 42 Monitor Polski 1930, nr 174, poz. 264.
- 43 AP-B, UWP, t. 23310.
- 44 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 24-26.
- 45 W. Przedpelski, op. cit., s. 222.
- 46 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 47, s. 26, s. 28-30 i s. 91.
- 47 W. Przedpelski op. cit., s. 222.
- 48 J. Śmiałowski, op. cit., s. 11.
- 49 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 15.
- 50 E. Chwaściński, op. cit., s. 631.
- 51 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 2.
- 52 E. Chwaściński, op. cit., s. 631-632.
- 53 J. Berkiewicz, op. cit., s. 78.
- 54 E. Chwaściński, op. cit., s. 631-632.
- 55 AP-B, UWP, t. 23308 i t. 23311.
- 56 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 27.
- 57 W. Przedpelski, op. cit., s. 292.
- 58 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 27 i s. 14.
- 59 W. Przedpelski, op. cit., s. 292.
- 60 AP-B, UWP, t. 23311 i t. 23312.
- 61 W. Przedpelski, op. cit., s. 292.
- 62 AP-B, UWP, t. 23311 i t. 23312.
- 63 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 14-15.
- 64 AP-B, UWP, t. 23312.
- 65 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 15 i s. 18.
- 66 AP-B, UWP, t. 9399.
- 67 *Budowa Kolei Państwowej Śląsk-Gdynia*, Bydgoszcz 1930, s. 3.
- 68 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 19-21, s. 27 i s. 58-62.
- 69 W. Przedpelski, op. cit., s. 291.
- 70 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 26.
- 71 W. Przedpelski, op. cit., s. 291.
- 72 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 35-36.

- 73 W. Przedpelski, op. cit., s. 291-292.
- 74 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 45.
- 75 W. Przedpelski, op. cit., s. 293.
- 76 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 42.
- 77 J. Nowkuński, *Wykonanie nasypów na błotach*, „Inżynier Kolejowy”, 1935, nr 3, s. 59-66.
- 78 W. Przedpelski, op. cit., s. 293.
- 79 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 28.
- 80 W. Przedpelski, op. cit., s. 294.
- 81 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 38-40.
- 82 W. Przedpelski, op. cit., s. 294.
- 83 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 52-54.
- 84 AP-G, DKG, t. 169.
- 85 J. Nowkuński, *Uwagi o kosztach budowy polskich kolei normalnotorowych w okresie dziesięciolecia 1926-1936*, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 8, s. 289.
- 86 W. Przedpelski, op. cit., s. 221.
- 87 K. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk-Gdynia*, „Inżynier Kolejowy”, 1931, nr 7, s. 209-211.
- 88 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 74-76.
- 89 K. Brandt, op. cit., s. 210.
- 90 AP-G, DKG, t. 172.
- 91 Stan robót Bydgoszcz-Gdynia, „Inżynier Kolejowy”, 1930, nr 1, s. 34.
- 92 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 68.
- 93 AP-B, UWP, t. 23314.
- 94 AP-G, DKG, t. 187 i t. 171.
- 95 W. Grabski, *Połączenie kolejowe z morzem*, „Przemysł i Handel”, 1929, nr 35, s. 1478.
- 96 AP-G, DKG, t. 173.
- 97 Archiwum Państwowe w Łodzi (dalej cyt.: AP-Ł), Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi (dalej cyt.: DKŁ) 1846-1945, t. 558.
- 98 AP-G, DKG, t. 173.
- 99 *Budowa Kolei...*, op. cit., s. 37.
- 100 *Uroczyste otwarcie kolei Śląsk-Bydgoszcz-Gdynia*, „Dziennik Bydgoski”, 1930, nr 261, s. 8.
- 101 AP-G, DKG, t. 173.
- 102 *Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych* (dalej cyt.: DTiZK) 1930, nr 36, poz. 365.
- 103 AP-Ł, DKŁ, t. 558.
- 104 AP-G, DKG, t. 173.
- 105 AP-Ł, DKŁ, t. 558.
- 106 AP-G, DKG, t. 173.
- 107 AP-Ł, DKŁ, t. 558.
- 108 AP-G, DKG, t. 173 i t. 1081/173.
- 109 J. Gieysztor, *Magistrala kolejowa Śląsk-Gdynia*, „Przemysł i Handel”, 1931, nr 4, s. 150.
- 110 AP-G, DKG, t. 173.
- 111 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 62.
- 112 AP-B, UWP, t. 940.
- 113 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 12-13.
- 114 W. Kłoczkowski, *Zasady projektowania urządzeń do mycia kotłów parowozów w nowoczesnych parowozowniach*, „Inżynier Kolejowy”, 1933, nr 12, s. 300.
- 115 *Zakończenie rokowań o pożyczkę kolejową*, „Polska Gospodarna”, 1931, nr 17, s. 663.
- 116 W. Przedpelski, op. cit., s. 294.
- 117 *Dziennik Ustaw RP* 1931, nr 40, poz. 350-351.
- 118 *Monitor Polski* 1931, nr 106, s. 2-9.
- 119 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 100-101, s. 87 i s. 84.
- 120 *Monitor Polski* 1931, nr 106, s. 3.
- 121 T. Szmitkowski, op. cit., s. 415.



- 122 *Eksploatacja magistrali węglowej*, „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe”, 1932, nr 12, s. 17.
- 123 AP-B, UWP, t. 9400.
- 124 AP-G, DKG, t. 173.
- 125 *Stan robót na magistrali węglowej*, „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe”, 1932, nr 3, s. 12.
- 126 AP-G, DKG, t. 173 i t. 229.
- 127 W. Przedpełski, op. cit. s. 221.
- 128 Monitor Polski 1931, nr 106, s. 6.
- 129 M. Świdorski, *Eksploatacja kolei Herby Nowe-Gdynia*, „Polska Gospodarna”, 1938, nr 40, s. 1390.
- 130 DTiZK 1933, nr 12, poz. 69.
- 131 *Otwarcie i poświęcenie nowej linii kolejowej łączącej Śląsk z portem Polski Gdynią*, „Dziennik Bydgoski”, 1933, nr 51, s. 8.
- 132 *Uroczystość w Gdyni z racji otwarcia linii kolejowej górnośląsko-gdyńskiej*, „Słowo Pomorskie”, 1933, nr 52, s. 7.
- 133 AP-G, DKG, t. 173.
- 134 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 67.
- 135 AP-G, DKG, t. 173.
- 136 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 67-68.
- 137 J. Nowkuński, *Budowa nowych kolei żelaznych w Polsce w okresie 1918-1939 i po wojnie*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1947, nr 5, s. 187.
- 138 AAN, MK, t. 1400, Notatka... op. cit., s. 11-12 i s. 58-62.
- 139 W. Przedpełski, op. cit., s. 221.
- 140 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 69.
- 141 J. Nowkuński, *Budowa nowych kolei...*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1947, nr 5, s. 187.
- 142 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 18.
- 143 K. Brandt, op. cit., s. 209.
- 144 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 14.
- 145 K. Brandt, op. cit., s. 209-210.
- 146 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 76.
- 147 AP-G, DKG, t. 171.
- 148 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., t. 1581.
- 149 AP-G, DKG, t. 171.
- 150 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 82.
- 151 AP-G, DKG, t. 171.
- 152 AAN, MK, t. 1400, Notatka..., op. cit., s. 81.