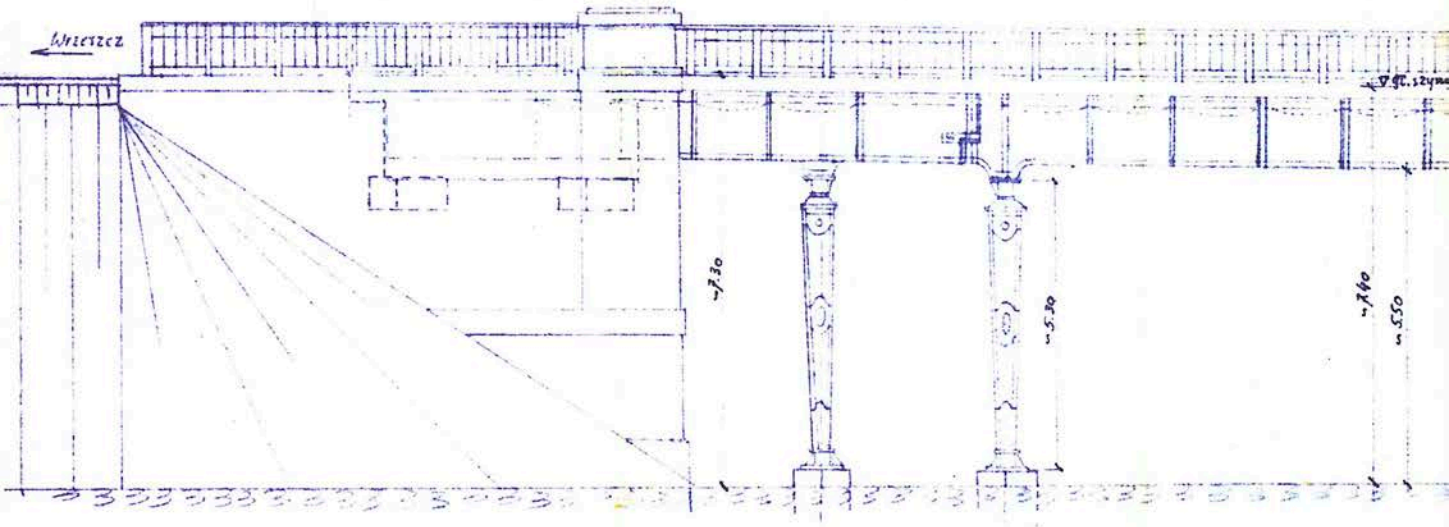
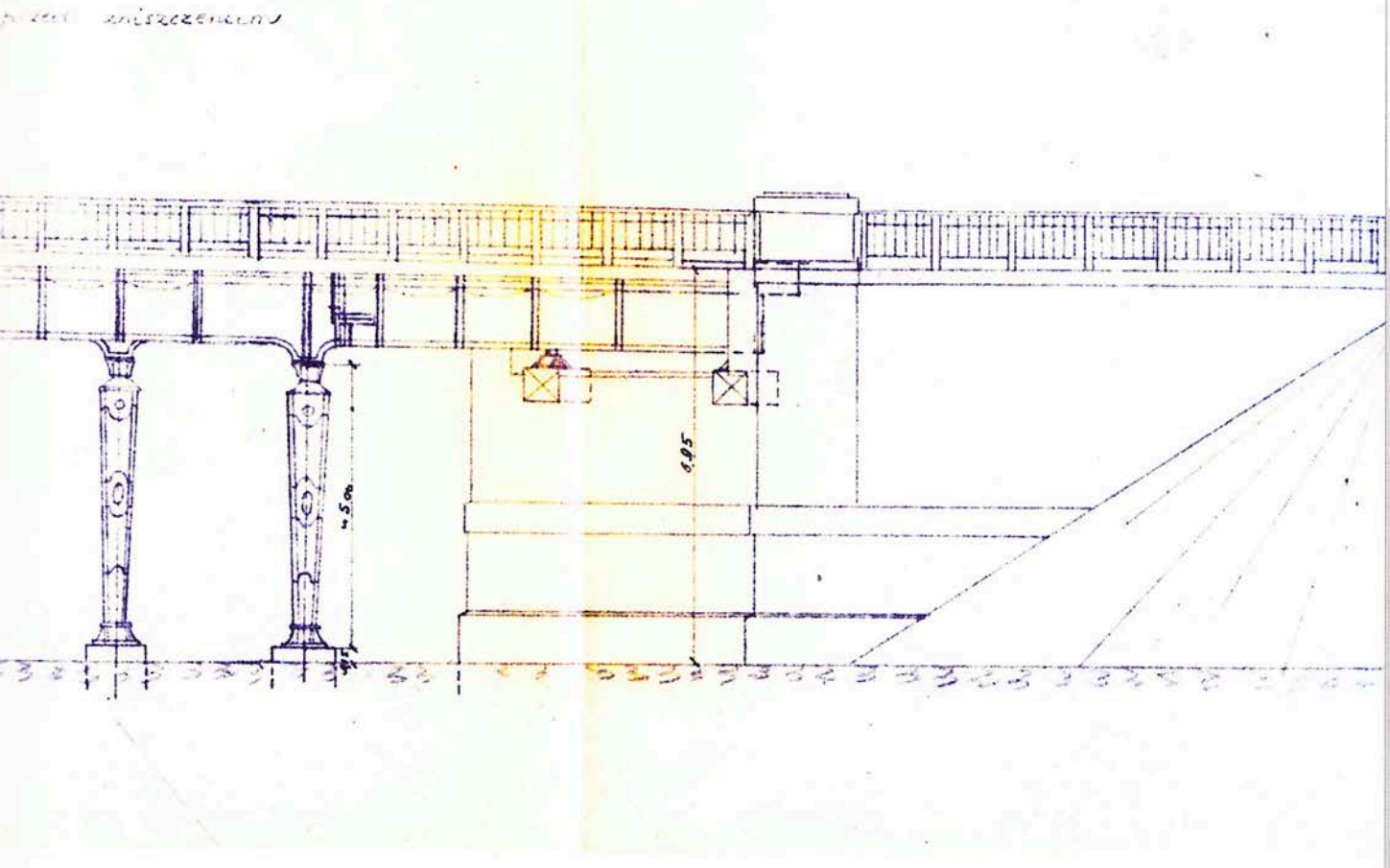
01
HISTORIA

Brentau
Privatfeldweg
Schnee-Schutz
Katholische Kirchengemeinde
Kreis Danziger Höhe.
Stadtkreis Danzig.
Danzig, im No
Königliche Eis
gez. Rl



Rysunek inwentaryzacyjny wiaduktu nad al. Grunwaldzką wykonany w 1945 r.

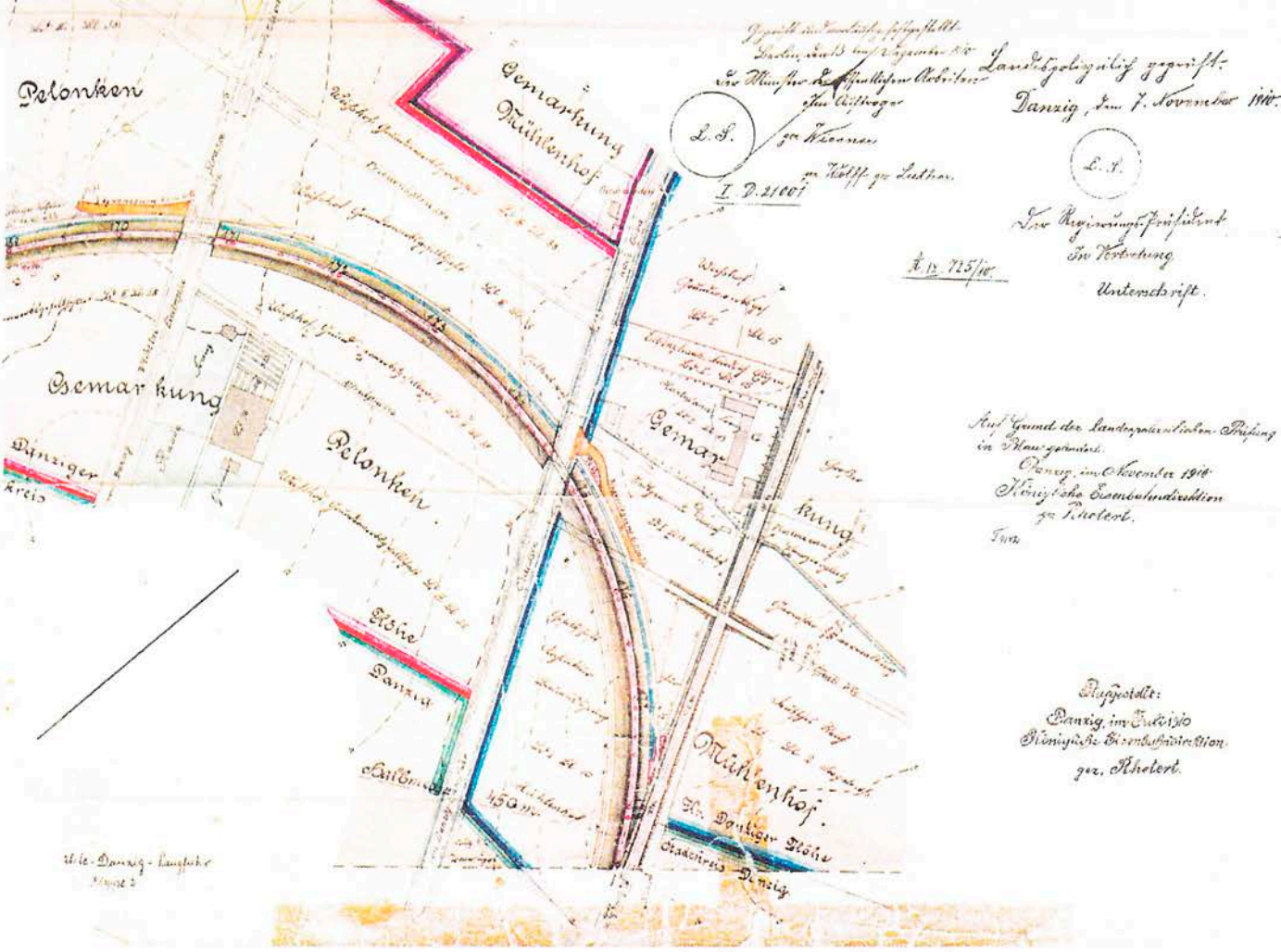
Kolejowym połączeniem z Kaszubami Gdańsk dysponował już od końca XIX w. przez zbudowaną w latach 1884–1885 trasę z Pszczółek do Kościerzyny oraz przez powstałą w latach 1883–1886 linię z Pruszcza Gdańskiego do Kartuz. Podróż nimi wiązała się jednak z niewygodami przesiadek oraz z długim czasem jazdy. Brakowało jednocześnie połączenia z położonymi między Gdańskiem a Żukowem wsiami, m.in. z Brętowem, Kiełpinkiem, Kokoszkami i Leźnem. Na przełomie XIX i XX w. powstawało jednak wiele projektów rozbudowy istniejących kolei i budowy nowych szlaków, które znacząco mogłyby poprawić możliwości transportowe w Gdańsku i okolicach. Ówczesnym drogom daleko było bowiem do sensownego w dzisiejszych kategoriach standardu, a transport samochodowy siłą rzeczy praktycznie jeszcze nie istniał. Jedynym środkiem zapewniającym wówczas znaczące możliwości komunikacyjne był transport szynowy. Dlatego w kwietniu 1906 r. landrat powiatu Gdańskie Wyżyny zwrócił się do gdańskiej dyrekcji kolei z wnioskiem o powrót do rozmów z 1899 r. dotyczących budowy wąskotorowej towarowej linii kolejowej z Gdańska lub Oliwy (do 1926 r. była ona odrębnym ośrodkiem miejskim) do Żukowa. Szybko jednak zaczęto rozważać budowę normalnotorowego połączenia z Gdańska Wrzeszcza przez Brętowo i Kokoszki do Starej Piły, którego koszt budowy



Repr. ze zbiorów Ireneusza Krzywickiego

wstępnie szacowano na 7 950 000 marek. W grudniu 1906 r. zlecono dla tego pomysłu wykonanie analiz ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień gospodarczych i technicznych. Raport, oprócz wyliczeń, miał zawierać szkic trasy na mapie, przybliżony koszt inwestycji i prognozowane przychody z eksploatacji.

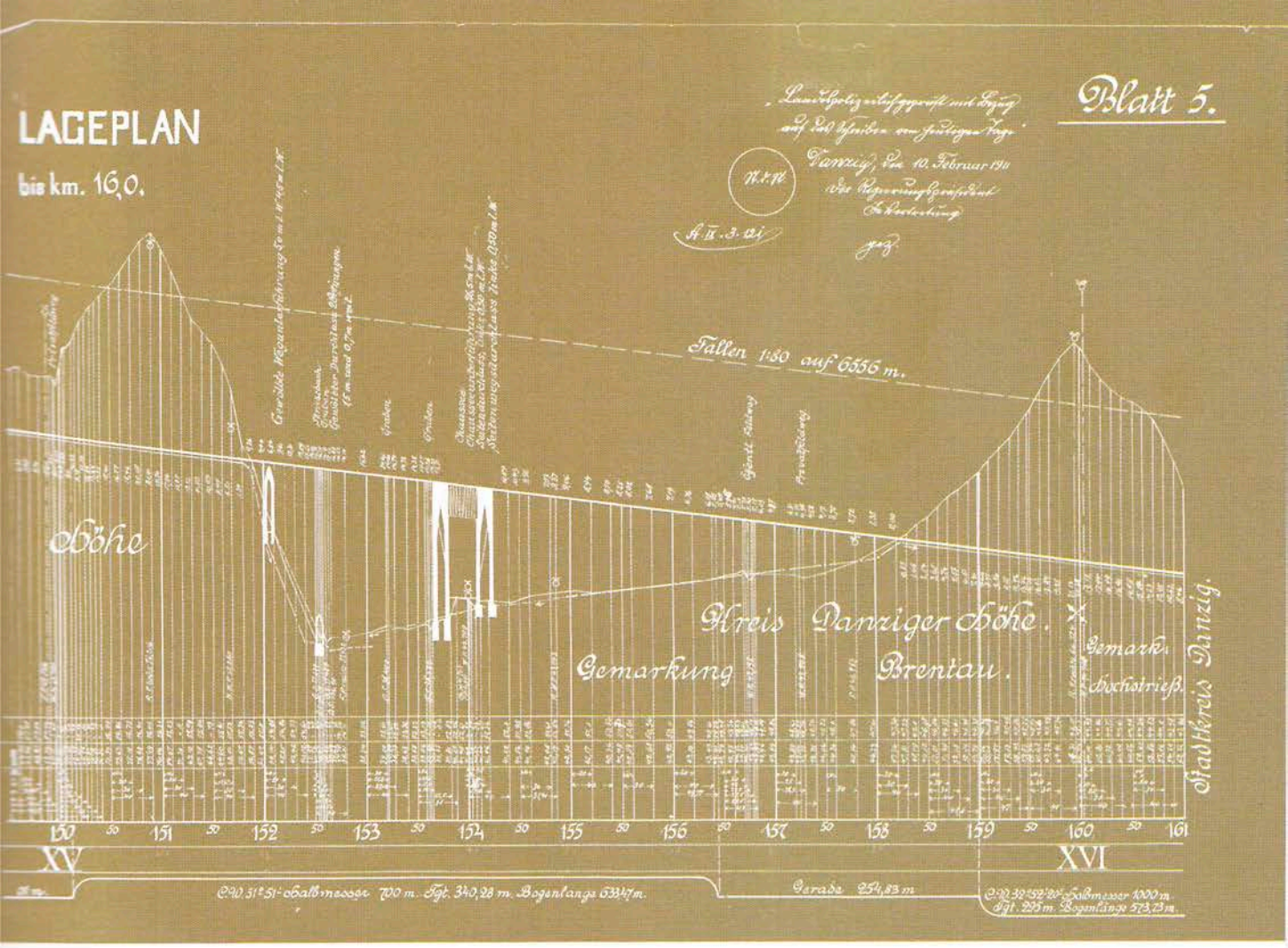
Wstępny projekt ukończono w 1907 r. – po ustaleniach z 18 kwietnia i 27 listopada przyjęto wariant Gdańsk –Wrzeszcz–Kiełpinek–Kokoszki–Leźno–Stara Piła. Na projekt składały się dwa arkusze mapy, cztery plany stacji kolejowych i szczegółowy opis. Nowa kolej miała umożliwić lokalnym cegielniom konkurowanie z innymi zakładami oraz poprawić komunikację pomiędzy nadmorskimi kurortami a kartuskim uzdrowiskiem. Zaletą projektowanej linii było, iż miała być krótsza od trasy Pruszcz Gdański–Kartuzy, mieć łuki o większym promieniu, bezkolizyjne skrzyżowania z drogami oraz osobny peron na rozbudowanym wrzeszczańskim dworcu. Prędkość podróżną szacowano na 50 km/h (docelowo), a na początku eksploatacji linii na 30–40 km/h. Koszt całej inwestycji oceniono wówczas na 6 920 000 marek, ale zastanawiano się, jak jeszcze zredukować tę kwotę i sugerowano ograniczenie prac ziemnych do niezbędnego



Plan sytuacyjny w rejonie Polanek

nego minimum oraz jak najprostsze wprowadzenie linii na wrzeszczańską stację. Dodatkowej analizie miały zostać poddane koszty wykupu gruntów. W marcu 1909 r. w parlamencie przedłożono projekt ustawy o obligacjach kolejowych, którą przyjęto 28 lipca. Przewidziano w niej na połączenie drogą żelazną Starej Piły i Gdańska Wrzeszcza 6 780 000 marek. Przyjęcie ustawy pozwoliło na rozpoczęcie przygotowań do budowy i już w maju 1910 r. podpisane zostały stosowne dokumenty, a następnie przystąpiono do pozyskiwania gruntów. Pod koniec maja 1911 r. sfinalizowany był wykup 39 działek, a nieuregulowana pozostawała jeszcze kwestia nabycia siedmiu, co rozwiązano do końca 1912 r.

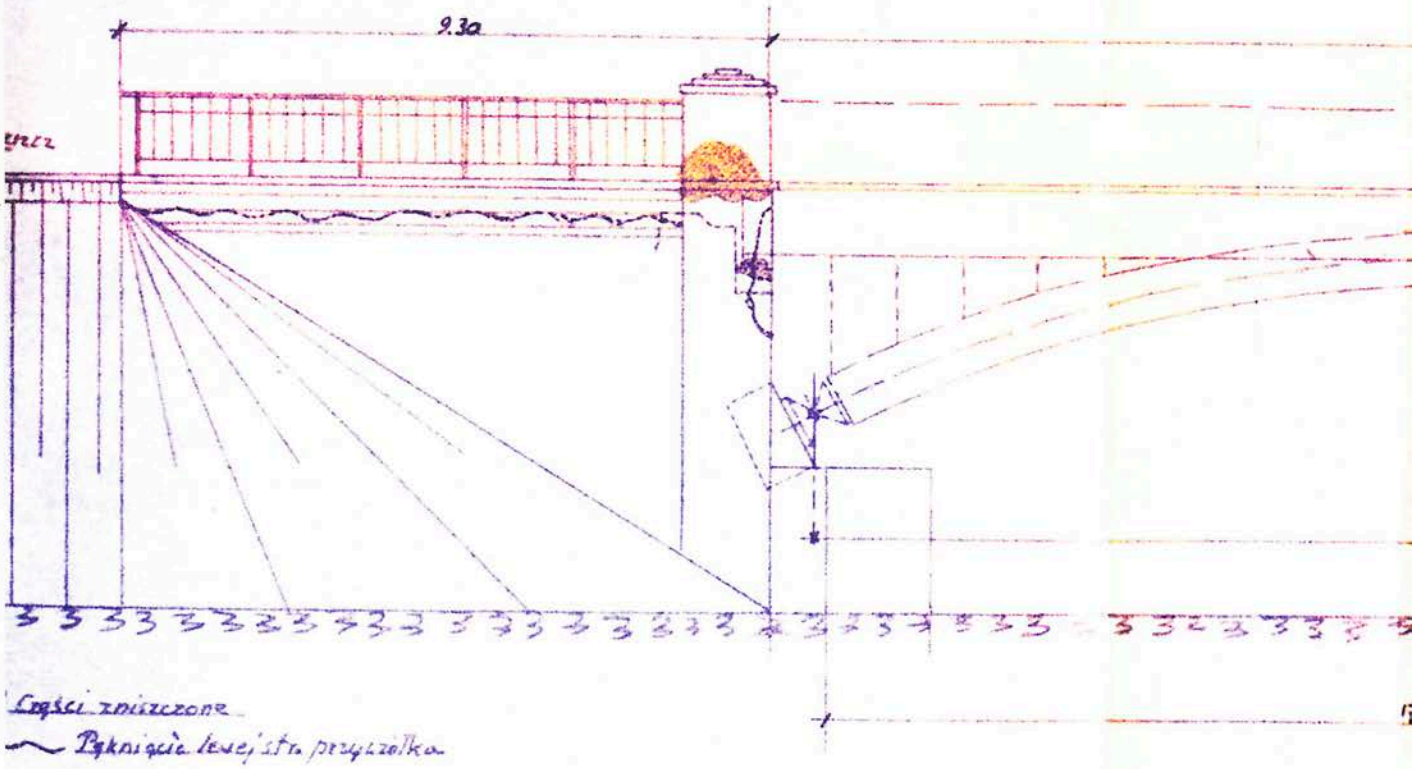
Budowę rozpoczęto jesienią 1911 r. od strony Starej Piły, gdzie pierwsze maszyny budowlane przywieziono 25 października. Prace budowlane wykonywała firma Polenski und Zöllmer z Drezdenka, która zatrudniła ok. 500 osób z okolic Leźna, Żukowa, Niestępowa, Sulmina



Niweleta Linii Kokoszkowskiej

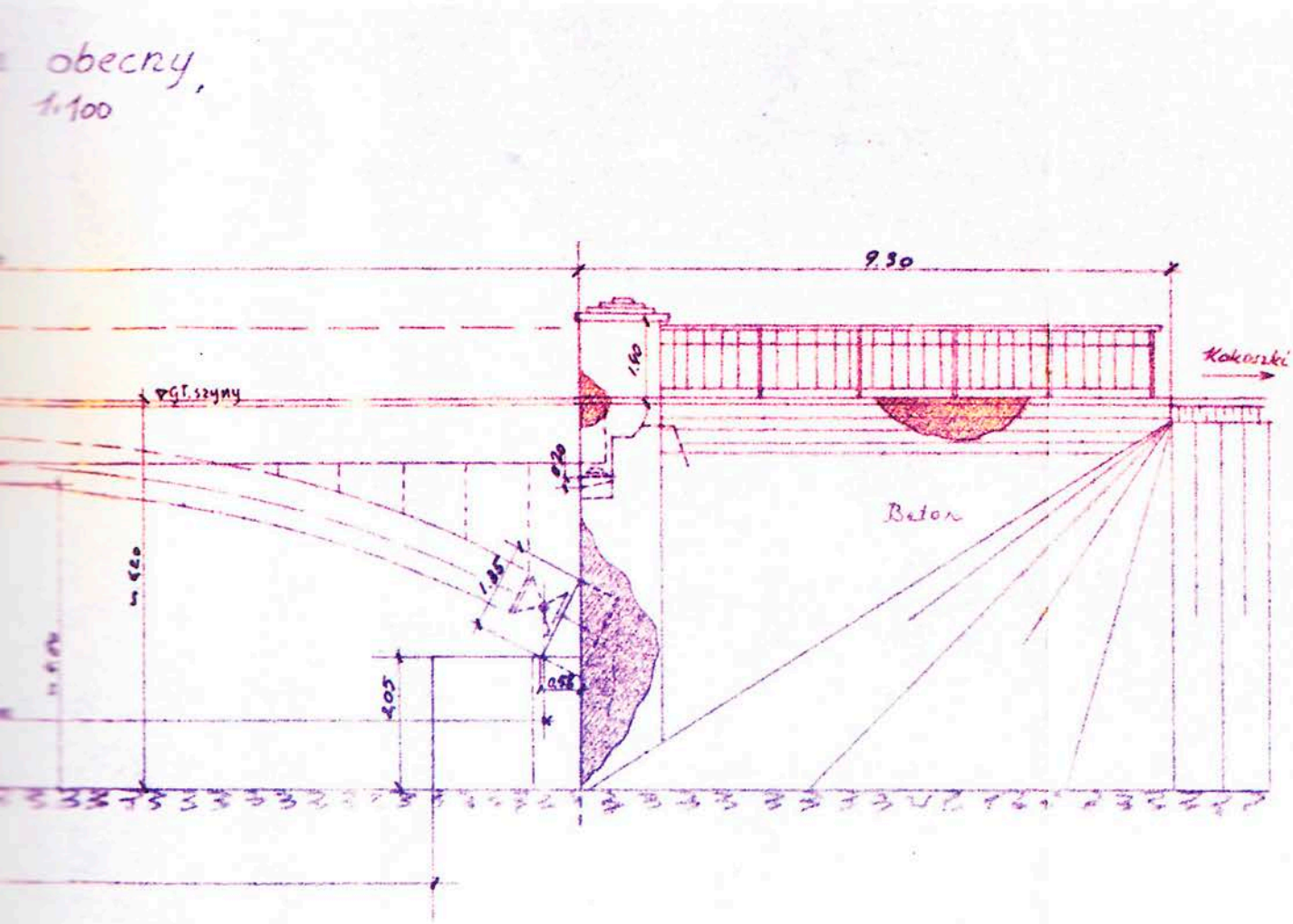
i Przyjaźni oraz 20 Rosjan. Prace wykonywano także w nocy. W ciągu doby przerzucano wówczas od 12 do 1 500 m sześciennych ziemi. Korzystano przy tym z pomocy koparek parowych (ekskawatorów) oraz z wąskotorowej kolejki przemysłowej. W czerwcu 1912 r. prace ziemne wykonywano już na odcinku od Starej Piły do Brętowa, zaś w sierpniu 1912 r. rozpoczęto prace ziemne na odcinku między ul. Polanki a Brętowem. W tym czasie pojawiła się kwestia nieplanowanego wcześniej przystanku w Brętowie, o powstanie którego prosili mieszkańcy. Uznano, że jest możliwa budowa niewielkiego przystanku osobowego, którego koszt w listopadzie 1913 r. oszacowano na ok. 4 500 marek.

Budowa linii z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły była szczegółowo relacjonowana w ówczesnej prasie. Niemal rok przed ukończeniem inwestycji w artykule w *Danziger Neueste Nachrichten* z 18 września 1913 r. wychwalano położenie i walory widokowe przyszłej kolei. Pozytywnie



Rysunek inwentaryzacyjny wiaduktu nad ul. Polanki wykonany w 1945 r.
Repr. ze zbiorów Ireneusza Krzywickiego

oceniano ułatwienie dojazdu w miejsca, do których dotychczas dostać można się było tylko pieszo lub powozem, oraz akcentowano podgórski charakter trasy układającej się w wydłużoną literę S i wspinającej się od Gdańska Wrzeszcza do Kiełpinka na ponad 100 m n.p.m. Nie zapomniano o podsumowaniu już wykonanych oraz, jak stwierdzano, bliskich ukończenia prac. Budowę zakończono rzeczywiście niedługo po tym artykule, gdyż już w lutym 1914 r. ukończono układanie toru. Ostatnią szynę przytwierdzono pozłacanymi śrubami 28 lutego w Brętowie.



Pod nowo wybudowanym wiaduktem WK6 wyeksponowano granitowe ciosy podłożyskowe ze starego wiaduktu — ilustracja na następnej stronie

Rozpoczęły się przygotowania do otwarcia linii. Odbiór techniczny zarządzono na 15 kwietnia, a otwarcie na 1 maja 1914 r. 22 kwietnia trasę wizytował prezydent dyrekcji kolejowej dr inż. Rimrott wraz z nadradcą rejencji Roettkerem i nadradcą budowlanym Heeserem, a 29 kwietnia 1914 r. nadradca Heeser dokonał odbioru urządzeń technicznych i kolejowych na całej linii od Gdańska Wrzeszcza do Kartuz.

Na całej jednotorowej trasie długości 19,515 km wybudowano 10 wiaduktów drogowych nad torami (plus jeden za stacją w Starej Pile), 15 wiaduktów kolejowych, pięć przepustów dla strumieni i jeden most nad rzeką, 17 mniejszych rurowych przepustów oraz – tam, gdzie było to konieczne – betonowe kaskady odprowadzające wodę ze wzgórz do rowów odwadniających. Dzięki temu linia nie miała jednopoziomowych skrzyżowań z żadnymi drogami. Jednotorową linię ułożono w trudnym terenie, przez co nachylenie toru sięgało nawet 12,5 promila (1:80). Wybudowano trzy dworce 4 klasy (w Leźnie, Kokoszkach i Kiełpinku) przeznaczone do obsługi towarowo-pasażerskiej oraz wyłącznie osobowy przystanek w Brętowie. Na każdej stacji wzniesiono okazały budynek z poczekalnią i mieszkaniem na parterze oraz dwoma mieszkaniami na piętrze, a dodatkowo w osobnym budynku toalety. W Brętowie wybudowano tylko drewnianą poczekalnię oraz ceglaną toaletę. Na linii zastosowano elektryczną kontrolę ruchu działającą w ten sposób, iż przejechanie przez lokomotywę miejsca, w którym do szyn podłączone było urządzenie, sygnalizowało na następnej stacji zbliżanie się pociągu. Kolej z Gdańska Wrzeszcza do starej Piły zbudowana została jako drugorzędna, ale miała charakter trasy pierwszorzędnej, od początku przygotowanej do rozbudowy o drugi tor. Dzięki prowadzeniu po zboczach morenowych wzgórz udało się zachować promienie łuków rzędu 700–1250 m. Mniejsze były tylko dla pierwszego po wyjeździe ze stacji Gdańsk Wrzeszcz (450 m) i przed Starą Piłą (300–500 m), gdzie konieczne było zbliżenie do linii z Pruszcza Gdańskiego i równoległe wprowadzenie obu torów na stację w Starej Pile.

Uroczystego otwarcia dokonano 1 maja 1914 r. W piątkowy poranek na dworcu głównym w Gdańsku zebrało się ok. 50 osób zaproszonych na otwarcie linii Gdańsk Wrzeszcz–Stara Piła. Wśród nich znaleźli się przedstawiciele lokalnej prasy niemieckojęzycznej: *Danziger Allgemeine Zeitung*, *Danziger Neueste Nachrichten* i *Danziger Zeitung*. Inauguracja nie odbywała się na wrzeszczańskim dworcu z powodu jego rozbudowy. Na gości czekał pociąg z wystrojoną świerkowymi i brzozowymi gałęziami lokomotywą, do której doczepiono wagon bagażowy oraz cztery wagony pasażerskie. Pociąg wyruszył punktualnie o godz. 5:48. Wszystkie stacje były przystrojone z okazji otwarcia linii.

Rozpoczęcie I wojny światowej w lipcu 1914 r. musiało mieć wpływ na kolej, podobnie jak na wszelkie inne dziedziny życia. O ile na początku dla linii Gdańsk–Gdańsk Wrzeszcz–Stara Piła–Kartuzy zaplanowano w rozkładzie jazdy cztery pary pociągów na dobę, to już w 1915 r., w letnim wydaniu rozkładu jazdy, ich liczbę zmniejszono do trzech par. Po wojnie, w związku z odzyskaniem przez Polskę niepodległości i zarazem utworzeniem Wolnego Miasta Gdańsk, linia została przecięta granicą polsko-gdańską i liczba pociągów spadła początkowo do dwóch

par na dobę. Pierwszą stacją po polskiej stronie były Kokoszki, gdzie dokonywano kontroli granicznej. Ze strony gdańskiej odbywała się ona na stacji w Kiełpinku. Przy czym pełny zarząd nad koleją został objęty przez Polskę dopiero pod koniec 1921 r. Na trasie z Gdańska Wrzeszcza pociągi prowadzone były wówczas przez parowozy pruskich serii T14 i T14.1, którym w 1926 r. PKP nadały własne oznaczenia – odpowiednio TKt1 i TKt2, oraz przez akumulatorowe zespoły trakcyjne typu Wittfeld (AT3) i parowozy TKp1 (pruska seria T13). W skład pociągów wchodziły wagony klas 2, 3 i 4, a od 1933 r. już tylko klasy 2 i 3.

Wybuch kolejnej wojny światowej 1 września 1939 r. wywarł piętno na kolei z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły. O godz. 4:48 padły pierwsze strzały na stacji kolejowej w Kokoszkach, a niemiecka artyleria ostrzelała stację Żukowo Wschodnie. Wycofujący się z Kokoszek w kierunku Leźna polscy celnicy wysadzili wiadukt łączący dzisiejsze ulice Osiedlową i Dojazdową blokując tym samym wjazd pociągów z Gdańska w kierunku polskiego terytorium. Ruch kolejowy został wstrzymany. Dopiero po ustaniu walk i oczyszczeniu toru, 28 września z Gdańska Wrzeszcza wyjechał pierwszy pociąg przez Starą Piłę do Kartuz. Od tego dnia na szlaku kursowała jedna para pociągów dziennie. Rok później liczbę kursów zwiększono do trzech par, a w 1941 r. do czterech. W 1944 r., kiedy pociągi kursowały jeszcze normalnie i w Gdańsku toczyło się względnie spokojne życie, zaplanowano już pięć par pociągów na linii Gdańsk Wrzeszcz–Stara Piła. Rozkładowy ruch kolejowy prowadzony był najpóźniej do lutego 1945 r. Na przełomie tego i następnego miesiąca niemieccy saperzy zaminowali m.in. brętowskie wiadukty. Wkrótce rozpoczęło się radzieckie natarcie. W wyniku walk, na szlaku z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły zniszczeniu uległ most kolejowy nad Radunią, wiadukty drogowe w ciągu dzisiejszej ul. Nowatorów, przy stacji w Leźnie w ciągu drogi z Gdańska do Żukowa, w ciągu drogi z Migowa do Nowca oraz wiadukty kolejowe nad drogą z Brętowa do Srebrzyska, nad ul. Dolne Migowo, nad ul. Słowackiego, nad ul. Wita Stwosza, nad ul. Polanki i nad al. Grunwaldzką.

Powojenne potrzeby komunikacyjne nie służyły pomysłom odbudowy zniszczonego szlaku. Nowe polskie władze skupiały się na koncepcji zespołu portowego Gdańsk–Gdynia. Odbudowano wprawdzie obiekty inżynieryjne od Kokoszek do Starej Piły, związane to jednak było z przywróceniem ruchu na linii Kokoszki - Gdynia. Ponownie uruchomiono także kolej z Pruszcza Gdańskiego przez Starą Piłę do Kartuz. W kwestii trasy z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły podjęto ostatecznie decyzję o zdjęciu ocalałej nawierzchni torowej w celu wykorzystania jej do odbudowy szlaku Lębork–Maszewo.

Pomysły rewitalizacji zniszczonego szlaku wracały jednak w okresie powojennym wielokrotnie. Taką inwestycję zakładano już w perspektywicznej koncepcji zagospodarowania przestrzennego (tzw. I plan GD), opracowanej pod kierunkiem Kamila Lisowskiego w latach 1946–1948, i w jej kolejnych odsłonach: w II planie GD, opracowanym pod kierunkiem Stefana Liera i zatwierdzonym w 1952 r., oraz w zatwierdzonym w 1962 r. III planie GD, którego głównymi projektantami byli Bohdan Szermer i Adam Sokół. Odbudowy domagali się także mieszkańcy, a temat w drugiej połowie lat 50. XX w. zaczęły opisywać ówczesne media. Podjęte wówczas starania doprowadziły do opracowania planu odbudowy, oszacowania kosztów inwestycji (ok. 24,5 mln zł) i zapotrzebowania materiałowego oraz oceny stanu zachowanych obiektów i nasypu nieczynnej kolei. Sprawa wydawała się przesądzona i niemałym zaskoczeniem była odpowiedź, jaką uzyskano z Ministerstwa Komunikacji o braku celowości odbudowy kolei z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły. Kwestia przywrócenia ruchu pociągów przez brętowskie wzgórza wróciła na łamy prasy ponownie dopiero w latach 70. XX w. głównie dzięki dr. Januszowi Kowalskiemu z Politechniki Gdańskiej. W sierpniu 1973 r. w towarzystwie dziennikarza *Głosu Wybrzeża* i fotoreportera Zbigniewa Kosycarza specjaliści z politechniki odbyli spacer nasypem kolei od al. Grunwaldzkiej do wiaduktu nad ul. Dolne Migowo. W opublikowanej w gazecie relacji z tego spotkania wyraźnie akcentowano sens odbudowy szlaku, zaznaczając przy tym o nadal dobrym stanie zachowanej infrastruktury. W szerszej koncepcji rozwoju kolei na potrzeby Trójmiasta nieodbudowany odcinek kolei z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek często określano jako SKM II lub Zachodnia SKM. Koniec dekady Gierka i w zasadzie finansowy krach PRL-u nie dały żadnych szans na realizację nie tylko tej inwestycji. Na nieodbudowanej linii kolejowej Gdańsk Wrzeszc–Kokoszki nadal ćwiczyli żołnierze na poligonie garnizonowym w Jasieniu, a na wiaduktach amatorzy wspinaczki. Mimo to w latach 80. temat odbudowy wracał choćby w pracach dyplomowych. M.in. w pracy Leszka Lewińskiego, dziś wicedyrektora Zakładu Polskich Linii Kolejowych w Gdyni, który w 1985 r. proponował odbudowę kolei z Gdańska Wrzeszcza do Kokoszek w formie jednotorowej zelektryfikowanej Szybkiej Kolei Regionalnej. Ówczesna sytuacja gospodarcza nie pozwalała jednak na realizację nawet tego skromnego projektu.

Wejście Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r. i pojawienie się w związku z tym możliwości uzyskania finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz proekologicznych stało się przyczynkiem do powstania kolejnej propozycji rewitalizacji nieodbudowanego dotąd szlaku Gdańsk Wrzeszcz–Kokoszki.

Projekt, początkowo nazwany Koleją Metropolitalną w Trójmieście (w mediach używano nazwy Trójmiejska Kolej Metropolitalna), miał objąć odbudowę odcinka z Gdańska Wrzeszcza do pogranicza Kiełpinka i Kokoszek, jego przedłużenie do gdańskiego lotniska i trasy magistrali Kościerzyna–Gdynia oraz modernizację trasy z Osowej do Gdyni. Opracowanie w sierpniu 2005 r. koncepcji projektu przez prof. Bożysława Bogdaniuka i dr. Andrzeja Massela z Politechniki Gdańskiej oraz prof. Stanisława Miecznikowskiego i dr. Marcina Wołka z Uniwersytetu Gdańskiego stało się podstawą do dalszych analiz. Rozpoczęto starania o dofinansowanie inwestycji z funduszy unijnych, a w czerwcu 2008 r. ogłoszono przetarg na studium wykonalności projektu Trójmiejskiej Kolei Metropolitalnej. Dwa lata później utworzono spółkę o nazwie Pomorska Kolej Metropolitalna SA, której prezesem został Krzysztof Rudziński. Użycie nazwy zaproponowanej prawie rok wcześniej przez redakcję *Dziennika Bałtyckiego* miało podkreślić regionalny charakter inwestycji. W 2011 r. w ogłoszonym przez PKM przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej dla nowej kolei wybrano ofertę firmy Transprojekt Gdański Sp. z o.o., wycenioną na kwotę 4 990 417,50 zł. W styczniu 2012 r. uzyskano decyzję lokalizacyjną (uprawomocniła się po odwołaniach w październiku), a w marcu rozpoczęto negocjacje z właścicielami ponad 200 prywatnych działek. 29 czerwca ogłoszony został przetarg na budowę linii kolejowej PKM, który 28 lutego 2013 r. wygrało polsko-hiszpańskie konsorcjum firm Budimex SA i Ferrovial Agroman SA z propozycją opiewającą na kwotę brutto 716 136 838,06 zł. Umowę między PKM SA, reprezentowaną przez prezesa Krzysztofa Rudzińskiego i wiceprezesa Tadeusza Heyda, a polsko-hiszpańskim konsorcjum firm Budimex SA i Ferrovial Agroman SA, reprezentowanym przez prezesa Dariusza Blochera, podpisano 7 maja 2013 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego w obecności marszałka województwa Mieczysława Struka, wicemarszałka Ryszarda Świlskiego oraz posła Stanisława Lamczyka, członka sejmowej Komisji Infrastruktury. Rozpoczęte wkrótce prace budowlane zakończone zostały w pierwszej połowie 2015 r. Po dokonaniu odbiorów technicznych i próbnych przejazdach nowymi szynobusami dostarczonymi z bydgoskiej Pesy, 30 sierpnia dokonano uroczystego otwarcia szlaku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Po 101 latach od uruchomienia szlaku z Gdańska Wrzeszcza do Starej Piły i Kartuz oraz po 70 latach od jego zniszczenia, znów można z Gdańska pojechać koleją na Kaszuby przez brętowskie morenowe wzgórza. Podobnie jak przed stu laty projekt budowy kolei metropolitalnej od początku cieszył się sporym zainteresowaniem opinii publicznej, a jego realizacja była szczegółowo relacjonowana m.in. w *Dzienniku Bałtyckim* i Radiu Gdańsk.

TRANSPROJEKT GDAŃSKI
spółka z o.o.

80-254 Gdańsk, ul. Partyzantów 72A
tel: 58 524 41 00 fax: 58 341 30 65
e-mail: biuro@tgd.pl www.tgd.pl

Szanowny Pan
Henryk Jursz

W podziękowaniu za współpracę przy projekcie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej przekazuję w załączeniu egzemplarz monografii upamiętniający realizację inwestycji.

Z pozdrowieniami i życzeniami dalszych sukcesów

DYREKTOR
mgr inż. Marek Rytlewski