

# STAŁOWY SZLAK KU MORZU

Dziś, kiedy przedstawiciele rządu dokonywują uroczystego otwarcia magistrali Górny Śląsk — Gdynia, trzeba zastanowić się nad znaczeniem tego faktu i nad możliwościami dalszej budowy magistrali.

Dalecy jesteśmy od tego, aby choć w najmniejszym stopniu dążyć do zaciemnienia jasnych i pięknych chwil dzisiejszej uroczystości, uroczystości, posiadającej ważkie znaczenie nie tylko dla naszego kolejnictwa, lecz i gospodarstwa narodowego. Ale nie możemy powstrzymać się od uwagi, że uroczystość ta byłaby daleko większa i pełniejsza, gdyby budowa magistrali była już całkowicie ukończona i gdyby dzisiaj miało miejsce oddanie jej do normalnej, a nie tylko tymczasowej i prowizorycznej eksploatacji. Ze tak się stało, a nie inaczej, niema w tem, naszym zdaniem, winy Min. Komunikacji. Nie można też odpowiedzialnością za to obciążać Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego, które dokumentem koncesyjnym z dnia 29 kwietnia 1931 r. wzięło na siebie obowiązek przeprowadzenia budowy i uruchomienia magistrali w ściśle oznaczonych terminach. Od chwili udzielenia koncesji sytuacja gospodarza w głównych krajach europejskich i w Polsce uległa znacznemu pogorszeniu, a możliwości wypuszczenia nowej transzy polskiej pożyczki kolejowej na rynku francuskim, spadły do zera. Zaszły więc okoliczności siły wyższej, krzyżującej częściowo plany i starania jednej i drugiej strony kontrahentów koncesji.

Jeszcze przed paroma laty były doradca finansowy Banku Polskiego p. Charles Dewey wskazywał na znaczenie magistrali Śląsk — Gdynia, stanowiącej najdogodniejsze, jego zdaniem, połączenie nie tylko dla uprzemysłowionych okręgów Górnego Śląska z morzem polskim, lecz również i dla Adryatyku z Bałtykiem, a poniekąd i z Morzem Czarnym. Ale ta skądinąd cenna opinia przedstawiciela kapitalistów amerykańskich, udzielających Polsce w r. 1927 pożyczki stabilizacyjnej, mogła być dla władz polskich tylko dumpingiem w kierunku przyspieszenia budowy, lecz w żadnym razie nie momentem decydującym dla samej budowy. Zapisać bowiem trzeba na dobro naszych władz państwowych, a w szczególności władz kolejowych, że już w pierwszych latach naszej odrodzonej państwowości przystąpiły do realizacji wielkiej inwestycji, posiadającej zasadnicze znaczenie dla związania stalowymi liniami szyn południowo - zachodnich okręgów kraju z morzem polskim i dla zwiększenia zdolności eksportowej naszej produkcji przemysłowej, wysyłanej drogą morską zagranicę. Jeszcze nie zniknęły zgliszcząca rumowiska obiektów kolejowych, pozostałe po zawierusze wojennej, jeszcze nie zdążono odbudować wszystkich stacji, nie uporządkowano należycie zniszczonych torów, a już kierownicze władze kolejowe, odpowiadając na apel sfer przemysłowych przystąpiły do studjów nad usprawnieniem połączenia Górnego Śląska z Wielkopolską i Gdynią, przy pomocy bezpośrednich linii kolejowych. Wybudowana w r. 1926 nowa linja Kalety — Podzamcze, omijająca węzeł kluczoborski i skracająca połączenie Zagłębia Śląskiego z Gdynią o ca 64 godziny, była pierwszym etapem tych planów. Drugim i to znacznie ważniejszym była budowa linii magistralnej, łączącej w możliwie najbardziej prostej linii Śląsk z Gdynią. Z uwagi na wielkość i kosztowność tej inwestycji postanowiono przystąpić do jej realizacji etapami i w r. 1925 podjęto budowę północnej części magistrali t. j. linii, łączącej bezpośrednio Bydgoszcz z Gdynią, z pominięciem Tczewa i Gdańska. 15 maja 1928 r. oddano do użytku odcinek Kapuścisko Małe — Maksymilianowo, stanowiący ważne obejście przeciążonego węzła bydgoskiego, a dn. 15 października 1928 r. odcinek Czersk — Bąk — Koscierzyna. Dwa lata potem, a mianowicie dnia 8 listopada 1930 r. nastąpiło otwarcie tymczasowego ruchu towarowego i o-

sobowego na północnej części magistrali, t. j. na linii Herby Nowe — Zduńska Wola, a nazajutrz na całej linii Bydgoszcz — Gdynia. Jednocześnie rozpoczęto roboty ziemne na środkowym i dotąd najmniej zaawansowanym odcinku magistrali od Zduńskiej Woli do Inowrocławia.

Budowa więc kolei Śląsk — Gdynia ma już za sobą długą historję. Znajduje to usprawiedliwienie w szczupłości funduszy, jakie na ten cel mogły przeznaczyć władze kolejowe. Roboty były bowiem finansowane wyłącznie z bieżących dochodów P. K. P. Mimo niesprzyjających warunków Min. Komunikacji potrafiło do wiosny 1931 r. wykonać około 60 proc. programu wszystkich robót. A o wielkości dokonanego wysiłku można sądzić o tem, że ogólny koszt budowy magistrali obliczony był na sumę 270 milj. zł. Nowa więc kolej stanowi jedną z największych przedsięwzięć komunikacyjnych w odrodzonej Polsce. Ogólna długość nowej magistrali, uwzględniając odległość od Katowic do Herbów Nowych długości 72 km., wyniesie 552 km., w tem po odliczeniu ok. 94 linii i przeciążonego szlaku przez Częstochowę, Kutno i Bydgoszcz o ca 100 km., stwarza dogodnie i bezpośrednie połączenie między Śląskiem a Gdynią z pominięciem Gdańska i staje się wielką linią magistralną o międzynarodowym znaczeniu tranzytowym i eksportowym. Szlak ten staje się ważnym połączeniem nie tylko dla Polski, lecz również i dla Czechosłowacji, Austrii i Węgier, wysyłających swe towary przez Bałtyk. Można przeto przyjąć za pewnik, że magistrala Górny Śląsk — Gdynia ściągnie do Polski pokazną ilość ładunków transportowych.

W dążeniu do przyspieszenia budowy magistrali rząd udzielił na wiosnę 1931 r. koncesji poważnej grupie kapitalistów francuskich. Koncesja ta obejmuje nie tylko dalszą budowę magistrali i jej odnogi od Siemkowic do Częstochowy, stwarzającą dogodnie połączenie Zagłębia Dąbrowskiego i Częstochowskiego z Gdynią, lecz również i eksploatację. Utworzone Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe, wypuściło w maju 1931 r. na rynku francuskim pierwszą transzę pożyczki kolejowej w wysokości 400 milj. franków. Dokument koncesyjny przewidywał, że emisja drugiej transzy, w wysokości co najmniej 300 milj. franków, ma być dokonana najpóźniej do dnia 1 maja 1932 r., ale tylko wówczas, „o ile stan rynku pozwoli na dokonanie drugiej emisji we wskazanym terminie”. Niestety, pogłębiający się kryzys gospodarczy nie pozwolił na zrealizowanie drugiej transzy pożyczki kolejowej i w rezultacie terminy budowy i otwarcia linii przewidziane w § 25-ym dokumentu koncesyjnego, musiały ulec pewnemu, na szczęście nieznacznemu opóźnieniu. Przy tem eksploatację, zamiast Towarzystwa, wykonywać będzie zarząd P. K. P.

Niewątpimy, że dalsza budowa magistrali potoczy się już gładko i będzie ukończona w szybkim tempie, bez opóźnień i odroczeń. Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe zbyt poważnie reprezentuje grupy, aby mogło być inaczej.

Stanisław Misiakowski.