

*Pomorskie  
- Gdynia* **ZAGADNIENIA** *Gdynia II*  
**KOMUNIKACYJNO-  
TURYSTYCZNE  
WIELKIEGO POMORZA**

W ŚWIEŹLE PROTOKÓŁU Z POSIEDZENIA  
KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ  
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI  
ODBYTEGO 7 XII 1938 R.



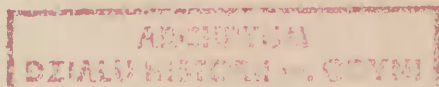
**G D Y N I A 1 9 3 8.**

NAKL. IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI



351.81(438)+796.5(438)

Gdynia II



Z A G A D N I E N I A  
KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNE  
WIELKIEGO POMORZA

W ŚWIEŹLE PROTOKÓŁU Z POSIEDZENIA  
KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ  
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI  
ODBYTEGO 7 XII 1938 R.



## Wydawnictwa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni:

### Sprawozdania

za lata 1932, 1933 (w 2 częściach), 1934, 1935 i 1936. (w 2 częściach), 1937.

### Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

roczniki 1932, 1933 i 1934.

### Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

roczniki 1935, 1936 i 1937.

### Gdynia-Port

praca zbiorowa, wydana w r. 1929.

### Bronisław Sotkowski

Przemysł i Handel Rybny na Wybrzeżu w r. 1932 (wyczerpane)

### Dr Tadeusz Bierowski

Wystawianie t. zw. czystych konosamentów wzamian za rewersy 1935 r.

### Bolesław Polkowski

Światowy Handel Zagraniczny i udział w nim Polski 1936 r.

### Dr Leon Felde

Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii z r. 1924 z przedmową Dr. Bronisława Hełczyńskiego r. 1936.

### Tadeusz Marchlewski

Uaktywnienie handlu i pilne inwestycje ogólnopomorskie, jako czynnik wzmoczenia siły gospodarczej i obronnej Pomorza. 1938.

### Michał Korytowski

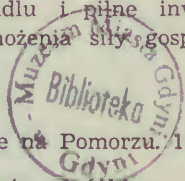
Zwyczaje handlowe na Pomorzu. 1938.

### O dalszą rozbudowę portu gdynieckiego

Rozważania i materiały. 1938.

### Zagadnienia komunikacyjno-turystyczne Wielkiego Pomorza

Protokół z posiedzenia Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby P.-H. w Gdyni. 1939.



2282/37

883/MZ  
X

## Spis rzeczy

	str.
Protokół z posiedzenia Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby P.-H. w Gdyni z dnia 7 XII 1938 . . . . .	5
Zagajenie . . . . .	7
Referat Wiceprezesa Izby Inż. A. Dziedziula w sprawie zagadnień komunikacyjno - turystycznych Wielkiego Pomorza . . . . .	11
Referat Naczelnika Inż. K. Lewandowskiego w sprawie zamierzeń inwestycyjnych Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg kołowych . . . . .	19
Referat Naczelnika Inż. J. Tyrały w sprawie zamierzeń Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg wodnych . . . . .	27
Referat Naczelnika Inż. J. Krynickiego w sprawie zamierzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu w zakresie inwestycji kolejowych . . . . .	37
Dyskusja . . . . .	39
Rezolucje . . . . .	51
Schemat powiązań komunikacyjnych Gdyni na tle funkcjonalnego układu komunikacyjnego Polski . . . . .	55
Schemat głównego układu komunikacyjnego Wielkiego Pomorza . . . . .	56



## PROTOKUŁ

### Z POSIEDZENIA KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZ- NEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

ODBYTEGO DNIA 7 GRUDNIA 1938 R. O GODZ. 11 W LOKALU  
IZBY W GDYNI, PRZY UL. 10 LUTEGO 24.

#### O b e c n i :

Przewodniczący Komisji Kom.-Tur. Izby — Wiceprezes  
Izby Inż. A. Dziedziul

Wiceprezesi Izby: F. Kollat i Dr W. Smoleń

Radcowie: A. Melerski, K. Mucha, B. Nowacki, J. Rummel,  
R. Stamm, Senator J. Ślaski, Inż. W. Tołłoczko, J. Ty-  
mieniecki, Inż. S. Zawadzki

Korespondenci: Dr B. Kasprowicz i J. Michalewski

Rzeczoznawcy: Inż. Dunin-Marcinkiewicz.

Nieobecność usprawiedliwili: Prezes Honorowy Inż.  
N. Korzón oraz Radcowie: Inż. W. Namysłowski, J. Sier-  
szeński, P. Witkowski.

Poza członkami Komisji Komunikacyjno-Turystycz-  
nej w posiedzeniu wzięli udział:

Posłowie: A. Czerwiński, T. Dudrewicz, A. Groth,  
Ks. S. Hoffmann, B. Janicki, W. Klimek, M. Malinowski,  
F. Marcinkowski,

Inż. K. Lewandowski — Naczelnik Wydziału Komuni-  
kacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Pomorsk.,

Inż. J. Tyrała — Naczelnik Wydziału Dróg Wodnych  
Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego,

Inż. J. Krynicki — Naczelnik Służby Drogowej Dy-  
rekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu,

Inż. Stanisław Sieradzki — Dyrektor Wojewódzkiego  
Biura Funduszu Pracy w Toruniu.

Inż. B. Malisz — Kierownik Biura Regionalnego Pla-  
nu Zabudowania Północnej Części Województwa Pomor-  
skiego,

W. Dośła — Naczelnik Biura Portowego Polskich Ko-  
lei Państwowych w Gdyni,

L. Barciszewski — Prezydent miasta Bydgoszczy,

Kempa — z Zarządu Miejskiego w Grudziądzu,

Inż. W. Szaniawski — Wicekomisarz Rządu w Gdyni,

Inż. S. Dąbrowski z Komisariatu Rządu w Gdyni,

W. Juengst — Wiceprezydent miasta Inowrocławia,

Inż. O. Nelard — Dyrektor Ekspozytury Francusko-  
Polskiego Towarzystwa Kolei Herby Nowe — Gdynia,

S. Rakowski — Członek Państwowej Rady Komuni-  
kacyjnej,

H. Chudziński — Notariusz, Członek Ligi Drogowej,

J. Radojewski — Dyrektor Związku Towarzystw Ku-  
pieckich na Pomorzu,

Mgr. M. Semrau — Dyrektor Zrzeszenia Przedsię-  
wzięciw Ekspedycyjnych Zachodnich Ziem Polskich —  
Wydział Dalekobieżnych Samochodów Ciężarowych  
w Gdyni,

W. Kaczyński — Prezes Pomorskiego Związku Wła-  
ścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy,

T. Mężyk — Dyrektor Ekspozytury Pomorskiego  
Związku Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej w Gdyni,

Biuro Izby reprezentowali: Dyrektor Izby J. Kaw-  
czyński i Referent J. Zdanowicz.

Obradom przewodniczył Wiceprezes Izby Inż. A. Dzie-  
dziul, protokół prowadził ref. J. Zdanowicz.



## Porządek dzienny:

- 1) Zagajenie i przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia.
- 2) Zagadnienia komunikacyjno - turystyczne Wielkiego Pomorza — ref. Wiceprezesa Izby Inż. A. Dziedziula.
- 3) Zamierzenia inwestycyjne Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg kołowych — ref. Naczelnika Inż. K. Lewandowskiego.
- 4) Zamierzenia inwestycyjne Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg wodnych — ref. Naczelnika Inż. J. Tyrały.
- 5) Zamierzenia inwestycyjne kolejowe Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu — ref. Naczelnika Inż. J. Krynickiego.
- 6) Wolne wnioski.

## Z A G A J E N I E

Zagajając posiedzenie, Przewodniczący wygłosił przemówienie treści następującej:

„Szanowni Panowie! W myśl życzenia Panów Radców Izby oraz kierowniczych sfer gospodarczych Pomorza, zwołaliśmy dzisiejsze posiedzenie rozszerzonej Komisji Komunikacyjno - Turystycznej Izby z udziałem Panów Przedstawicieli ciał ustawodawczych, urzędów państwowych i samorządowych, oraz członków Państwowej Rady Komunikacyjnej z terenu Wielkiego Pomorza.

Pozwalam sobie w imieniu Izby Przemysłowo-Handlowej powitać Szanownych Panów i podziękować za przybycie. Specjalne podziękowanie chciałbym złożyć pp.: Naczelnikowi inż. Lewandowskiemu, Naczelnikowi inż. Tyrale z Urzędu Woj. Pom., oraz Naczelnikowi inż. Krynickiemu z Dyrekcji Kolejowej w Toruniu, którzy zechcieli

łaskawie osobiście wziąć udział w dzisiejszym zebraniu i wygłosić referaty o zamierzeniach Rządu w dziedzinie komunikacyjnej na Pomorzu.

Zadaniem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest ustalenie najważniejszych potrzeb komunikacyjnych Pomorza, wymiana zdań na ten temat i na koniec nawiązanie bliższego kontaktu sfer gospodarczych Pomorza z przedstawicielami władz i samorządów oraz z naszymi reprezentantami w ciałach parlamentarnych, jako też w naszym parlamencie komunikacyjnym — Państwowej Radzie Komunikacyjnej.

Zebranie nasze odbywa się w specjalnych okolicznościach. Jest to pierwsze posiedzenie Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby, jakie odbywa się po 3 historycznych wydarzeniach, a mianowicie:

- 1) po dokonanych rozszerzeniu granic administracyjnych naszego województwa,
- 2) po wejściu w życie ustawy, stanowiącej fundament pod budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego, oraz
- 3) po przyłączeniu do Macierzy Śląska Zaolziańskiego.

Te trzy tak wysoce doniosłe zmiany w strukturze gospodarczo-administracyjnej Polski nakładają na Pomorze, jako na najbliższe zaplecze naszych obu portów morskich i ujście naszej głównej arterii wodnej — Wisły, specjalnie ważne zadania.

*Do tych zagadnień, w danym wypadku komunikacyjnych, musimy się pośpiesznie i czynnie, lecz z całą rozważą ustosunkować i przygotować. Trzeba ustalić co i w jakich terminach należy uczynić, a czego czynić nie należy, bo i to zalicza się do najpoważniejszych zadań przy długofalowym planowaniu.*

Województwo pomorskie w poprzednich granicach było jednostką gospodarczą niedostatecznie silną w stosunku do roli, jaką odgrywa w naszej ogólnej strukturze gospodarczej. Nowy podział administracyjny Ziemi Zachod-

nich Rzeczypospolitej znakomicie poprawił strukturę gospodarczą województwa pomorskiego. Jednakże nie powinniśmy przeceniać doniosłości samego tylko faktu zmiany granic administracyjnych dla życia gospodarczego naszego województwa.

Musimy stwierdzić, że akt ustawodawczy jest tylko pierwszym i to bynajmniej nie najtrudniejszym krokiem na drodze do stworzenia z Pomorza zwartego i mocnego kompleksu w znaczeniu gospodarczym, kulturalnym i społecznym, któryby stanowił nasz bastion nadmorski.

Jest rzeczą oczywistą, że na Pomorzu nie możemy rozbudowywać wielkiego i kluczowego przemysłu wojennego, niemniej jednakże stwierdzić należy, że dotychczas nie wykorzystaliśmy jeszcze wszystkich możliwości naszego województwa w kierunku dalszego jego uprzemysłowienia. Ponadto z uwagi na to, że tutaj rozstrzygają się nasze najważniejsze zagadnienia narodowe, państwowe i gospodarcze, związane z dostępem do morza, uważamy się za uprawnionych, *aby domagać się dla naszego województwa specjalnego uwzględniania w ogólnych planach gospodarczych Państwa i traktowania naszego regionu jako nadmorskiego trójkąta bezpieczeństwa*, opartego o główne ośrodki gospodarcze: Włocławek — Bydgoszcz — Gdynia.

Jeśli Pomorze nie ma być tylko mechanicznym pomostem między naszymi portami a zapleczem, a my biernymi obserwatorami przechodzących przez nasz teren transportów morskich, to nasza polityka gospodarcza powinna zmierzać w kierunku jak najszybszego i przede wszystkim gospodarczego scementowania nowoprzyłączonych powiatów z województwa poznańskiego i warszawskiego z regionem pomorskim.

Drugim zadaniem gospodarczej polityki „pomorskiej“ jest organiczne zespolenie Wielkiego Pomorza z naszymi portami w tym sensie,

ażebym region nadmorski stał się wielkim warsztatem przetwórczym i uszlachetniającym zarówno dla towarów eksportowanych jak i importowanych.

Realizacja tych wielkich zadań, a zatem organiczne zespolenie Pomorza w nowych granicach, utrzymanie wysokiej kultury gospodarczej i dalszy rozwój przemysłu (szczególnie w północnych powiatach) Pomorza, oraz nastawienie się całego Pomorza na współpracę z portami morskimi zależy w pierwszym rzędzie od szczęśliwego rozwiązania zagadnień komunikacyjnych, które na Pomorzu wybijają się na czoło naszych najistotniejszych potrzeb.

Oto są powody, które skłoniły Izbę do zaproszenia na dzisiejsze posiedzenie Komisji Komunikacyjno-Turystycznej nie tylko jej członków, lecz również Panów Przedstawicieli tych władz i instytucyj, których pomorski problem komunikacyjny bezpośrednio, względnie pośrednio obchodzi.“

## ZAGADNIENIA KOMUNIKACYJNO- TURYSTYCZNE WIELKIEGO POMORZA

(Referat Wiceprezesa Izby Inż. A. Dziedziula)

„Wśród czynników, które hamują rozwój gospodarczy Pomorza, na czoło wybija się niewątpliwie przede wszystkim zagadnienie komunikacyjne, którego pomyślnie rozwiązanie może zadecydować o przyszłości gospodarczej tej części kraju.

W dalszych wywodach postaram się *oświecić to zagadnienie z czysto praktycznego punktu widzenia, wysuwając tylko te postulaty, realizacja których obecnie i na najbliższe 5—10-lecie nie nasuwa poważniejszych trudności*. Postulaty nasze uważam za *zupełnie realne* i nawet przy obecnych skromnych budżetach państwowych i samorządowych za *wykonalne*. Z tego powodu unikam wysuwania tego, co wymaga poważnych wysiłków finansowych ze strony państwa czy samorządów.

**I. Sprawy kolejowe.** O ile chodzi o stronę techniczną i potrzeby lokalne, to można przyjąć, że — poza regionem wschodnio-kujawskim — Pomorze jest wyposażone w dostateczną sieć komunikacyjną kolejową pod warunkiem jednak, że w sieci tej z czasem zostaną przeprowadzone dodatkowe korektury, które usuną ujemne konsekwencje, wynikające z odcięcia przez nową granicę polityczną kilku ważnych węzłów kolejowych.

1) Z ważniejszych robót inwestycyjnych nasuwa się konieczność możliwego przyśpieszenia budowy drugiego toru na linii Herby Nowe — Gdynia. Linia ta pracuje z pełną wydajnością i wyzyskana jest do

ostatnich granic. Nie podlega wątpliwości, że z chwilą przestawienia dróg eksportowych przez przemysł węglowy i hutnictwo Śląska Zaolziańskiego na porty w Gdyni i Gdańsku obecna sieć kolejowa z południa na północ okaże się wysoce niewystarczającą.

Łącznie z tym zachodzi konieczność znacznego powiększenia zdolności przepustowej linii Bydgoszcz—Gdańsk—Gdynia przez budowę drugiego toru na odcinku Sopoty — Gdynia.

Jest to od lat stałym postulatem sfer portowych w Gdyni, dotąd dla niezrozumiałych dla nas powodów niezrealizowanym.

2) Przyłączenie Pomorza do Macierzy zasadniczo zmieniło przeznaczenie dróg kolejowych i kołowych na Pomorzu. Cały szereg drugo i trzeciorzędnych szlaków został podniesiony do stopnia szlaków pierwszorzędnych. Wyposażenie jednak techniczne skrzyżowań linii kolejowych z przejazdami szosowymi pozostało takie, jakie było przed 30—50 laty.

Wobec silnie wzmagającego się rokrocznie ruchu na szosach pomorskich koniecznym jest, by Dyrekcja Kolejowa poddała rewizji całokształt stanu technicznego i klasyfikacji przejazdów kolejowych, osobliwie w ożywionych tranzytowych i turystycznych rejonach północnego Pomorza oraz na głównych szlakach, prowadzących z Wybrzeża w głąb kraju.

W konsekwencji należy przystąpić do stopniowego i planowego usuwania skrzyżowań na jednym poziomie kolei i szos. W pierwszym rzędzie rozchodzi się o przejazd Subkowy i o znany przejazd za Puckiem, który już był przyczyną śmiertelnych katastrof. To samo odnosi się do przejazdu koło st. Smętowo na linii Smętowo — Skórcz oraz do znanych przejazdów w Grudziądzu, Bydgoszczy, a przede wszystkim we Włocławku.



Jednocześnie należy skierować apel do Dyrekcji Kolejowej, by zechciała zarządzić doprowadzenie chociażby do przyzwoitego stanu nawierzchni szosowej na przejazdach, które są przeważnie w stanie wysoce niezadawalającym.

3) Celem umożliwienia sprawniejszej obsługi ruchu pasażerskiego na rozgałęzionych drugorzędnych liniach dojazdowych w obrębie D. O. K. P. Toruń, należy wyposażyć Dyrekcję Kolejową w Toruniu w większą ilość wagonów motorowych.

4) Pomorze leży daleko od źródeł surowcowych z jednej strony, z drugiej zaś od krajowych rynków zbytu. Wskutek tego zdolność konkurencyjna pomorskich zakładów przemysłowych w porównaniu z ośrodkami, leżącymi w bliskości zagłębi węglowych i G. Śląska, jest wybitnie nierówna i dla Pomorza niekorzystna.

Jako rezultat tego stanu widzimy stopniowy upadek i likwidację prosperującego dawniej przemysłu pomorskiego i nadnoteckiego. Prosperowanie to przemysł pomorski zawdzięczał jedynie preferencyjnym taryfom kolejowym niemieckim.

Ponieważ nie leży w interesie ogólnopaństwowym dalszy zanik i likwidacja przemysłu na Pomorzu, lecz wręcz odwrotnie, dalszy jego rozwój, zachodzi nieodzowna potrzeba rewizji dotychczasowej polityki taryfowej w odniesieniu do zasadniczych surowców, półfabrykatów i gotowych wyrobów, przywożonych na Pomorze względnie z Pomorza wywożonych.

Ten stały postulat wysuwany był niejednokrotnie a szczególnie energicznie przez Radę Gospodarczą Pomorza, powołaną w 1933 r. pod przewodnictwem p. Min. Janta Połczyńskiego i doznał wtedy bardzo przychylnego przyjęcia. Rozwój stosunków gospodarczych na Pomorzu zmusza nas do podtrzymania

tego podstawowego naszego postulatu w całej rozciągłości i w formie jak najbardziej kategorycznej.

Na zakończenie nie możemy nie wyrazić swego ubolewania, że zniesiono Dyrekcyjne Rady Kolejowe, umożliwiające stały kontakt z kierowniczymi czynnikami Dyrekcyj Kolejowych. Wznowienie podobnych periodycznych wspólnych konferencji, o ile to byłoby możliwe, powitano by z zadowoleniem ze strony sfer gospodarczych.

**II. Sprawy dróg kołowych.** 1) Istniejąca sieć bitych dróg kołowych w województwie pomorskim, z wyjątkiem 4 powiatów wschodnio-kujawskich, uważać można dla ruchu lokalnego za wystarczającą.

Natomiast zupełnie niewystarczające są połączenia najbliższego zaplecza i reszty kraju z Gdynią i Brzegiem Morskim. Nowe odcinki dróg, łączące zaplecze z Gdynią przez Zblewo, Nową Karczmę, Egiertowo—Żukowo z omińnięciem W. M. Gdańska, ze względu na niezwykle kręte, wąskie i o niewyrównanych profilach pojedyncze szlaki, tylko chwilowo i w minimalnej mierze zaspokajają głód dobrej austostrady.

Wzmagający się z dnia na dzień ruch pojazdów mechanicznych, osobliwie ciężkich aut towarowych od i do morza, uniemożliwia już obecnie szybszą i nieprzerwaną komunikację z Gdynią. *Sytuacja ta pogarsza się dosłownie z dnia na dzień i wymaga stanowczych posunięć.*

Dlatego uważamy za konieczne w najbliższym już czasie przystąpić do budowy *prawdziwej szerokiej autostrady do Gdyni, łączącej tylko pewne końcowe miejscowości najprostszymi liniami, bez skrzyżowań na jednym poziomie oraz z omińnięciem przejazdów przez miasta i osiedla. O tym będzie jeszcze mówić p. inż. Malisz.* Roboty te po stosownym wytrasowaniu linii i po dokonaniu wyłączenia potrzebnych terenów, rozłożone być winne na 5—10 lat i planowo realizowane etapami. Strony finanso-



wej tu nie poruszamy, gdyż wykracza to poza ramy naszej konferencji. Jedyne chcielibyśmy wskazać na poważne zadanie ciążące w tej sprawie na Funduszu Pracy.

2) Niektóre szosy państwowe znajdują się częściowo w stanie zupełnej ruiny wskutek braku funduszków na konserwację. Najgorszy stan wykazują niektóre odcinki najważniejszych szlaków tranzytowych a mianowicie: Inowrocław — Toruń — Grudziądz, Bydgoszcz — Tczew, a w szczególności Włocławek — Kowal.

Uważamy to za niedopuszczalne i domagamy się w większych dotacjach budżetowych, celem umożliwienia należytej konserwacji tych szos. Poza tym zalecałoby się stopniowe zaopatrywanie szos tych w ulepszone nawierzchnie, osobliwie w okolicach cukrowni, (w pierwszym rzędzie w Chełmży), oraz większych osiedli i miast, co również uważamy za zadanie Funduszu Pracy.

W tym stanie rzeczy należałoby niezwłocznie przystąpić:

- a) do gruntownej naprawy szosy na szlaku Inowrocław — Toruń — Grudziądz;
- b) do rozszerzenia i modernizacji szosy Bydgoszcz — Tczew, osobliwie na niektórych odcinkach (Bydgoszcz — Nowe n. W.);
- c) do zakończenia rozpoczętej przy pomocy Funduszu Pracy drogi Warlubie — Lubichowo;
- d) do niezwłocznej i gruntownej naprawy szosy na odcinku Włocławek — Kowal.

To są najpilniejsze i konieczne roboty.

Budowa autostrady i konserwacja dróg specjalnie przeznaczonych dla obsługi naszych obu portów i rejonów nadmorskich powinny być w odpowiedni sposób potraktowane w budżecie Państwa.

Należy nadmienić, że nieomal każda droga na Pomorzu o lokalnym ściśle przeznaczeniu jest w stanie znacznie lepszym, niż obecna nawierzchnia na głównym szlaku

państwowym Bydgoszcz — Świecie — Nowe, Chelmsza — Bielczyny (na niektórych odcinkach) oraz Bydgoszcz — Nakło.

Jako drugie pilne zadanie uważamy ustalenie i rozbudowę magistralnych tras w środkowej i południowej części Pomorza dla połączenia b. Kongresówki i Małopolski z Gdynią, które prowadzą obecnie przez Grudziądz. Jedyny jednotorowy most kolejowo-szosowy w Grudziądzu, obsługujący oba brzegi Wisły na przestrzeni około 60 km w rejonach najbardziej żyznych i zaludnionych Pomorza, jest zupełnie niewystarczający, co specjalnie uwidacznia się w dni targowe.

Wobec tego uważamy za konieczne przyśpieszyć rozpoczęcie budowy mostu przez Wisłę pomiędzy Chelmnem a Świeciem, celem odciążenia mostu w Grudziądzu i skierowania na tę drogę ruchu do Gdyni i na przyszlą autostradę. Jednocześnie należy podkreślić obecną niemożliwość przedostania się promem przez Wisłę w Chelmnie i Świeciu w ciągu 4—5 miesięcy w roku, co wysoce hamuje rozwój gospodarczy 4 najbogatszych powiatów środkowego Pomorza.

3) Akcentujemy tu ponownie konieczność standaryzacji drogowskazów, osobliwie na trasie do Gdyni przez Grudziądz — Skórcz — Egiertowo — Żukowo oraz na turystycznych szlakach kaszubskich. To samo dotyczy drogowskazów tranzytowych w miastach i miasteczkach, których prawie wszędzie brak lub też są one zupełnie niewidoczne i nieczytelne.

Istniejące najnowsze przepisy, normujące to zagadnienie, winny być czym prędzej wprowadzone w życie.

4) Należy również pamiętać o wzmagającym się ruchu rowerowym, który na drogach podmiejskich staje się prawdziwą plagą dla ruchu samochodowego. Dlatego główne szlaki należy planowo i stopniowo zaopatrywać w o s o b n e

tory dla rowerzystów, szczególnie w okolicach miast i miasteczek.

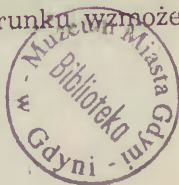
**III. Sprawy dróg wodnych.** Postulatem całej Polski jest przystąpienie do planowej regulacji i użegłownienia Wisły. Na naszym terenie aktualną jest również sprawa *budowy portów w Chełmnie lub Świeciu*, wobec zakończenia obwałowania obu brzegów w Chełmnie i Świeciu, oraz przyspieszenie *budowy portu we Włocławku*.

**IV. Sprawa turystyki.** Ożywienie turystyki ściśle uzależnione jest przede wszystkim od stanu dróg i połączeń na Pomorzu. Teren Pomorza dla coraz większego ożywienia turystyki nie potrzebuje żadnej atrakcji, gdyż posiada ją w postaci bezkonkurencyjnego morza. Należy tylko dążyć do unormowania i unowocześnienia warunków bytowania nad morzem. W tym celu należy:

- 1) *popierać drogą ulg podatkowych — przede wszystkim komunalnych — budowę i prowadzenie nowoczesnych hoteli i pensjonatów,*
- 2) *drogą sprawiedliwego normowania cen w sezonie, które na wybrzeżu są najwyższe w całej Europie, umożliwić szerszym masom pobyt na Wybrzeżu,*
- 3) *drogą popierania budowy garaży i warsztatów reperacyjnych rozdłuż głównych szos, w miastach i letniskach, zachęcać do turystyki samochodowej.*

Poza tym, celem wzmocnienia propagandy i umożliwienia należytej orientacji, Związek Miast Pomorskich winien wydać ilustrowany i na wysokości zadania stojący, krótki i treściwy przewodnik po Pomorzu, ze wskazaniem na okazy zabytkowe i inne atrakcyjne osobliwości wraz z dokładnymi mapami automobilowymi. Poza tym poszczególne miasta, zainteresowane we wzmożeniu się turystyki, winny wydać osobne przewodniki po swoich miastach.

Zagranica zrozumiała już dawno doniosłość takich propagandowych książek i ulotek w kierunku wzmożenia



turystyki i przyciągania turystów. U nas zrozumienie to jest jeszcze bardzo nikłe. Należy pamiętać, że turystyka jest źródłem egzystencji i bogactwa całych krajów, miast i wsi.

Na tym kończę swe wywody. Jako konkluzję mego referatu zgłaszam tezy, które rozesłane zostały Szanownym Panom i proszę po przedyskutowaniu — o uchwalenie ich“.

## ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO POMORSKIEGO W ZAKRESIE DRÓG KOŁOWYCH

(Referat Naczelnika Inż. K. Lewandowskiego)

„Mówić o państwowych zamierzeniach inwestycyjnych na przyszłość na szczeblu II instancji można tylko z pewnymi zastrzeżeniami, wynikającymi z tego, że władzami, ustalającymi ostatecznie plan i decydującymi o realizacji programów, są władze centralne. Nie są nawet wykluczone pewne różnice poglądów między władzami II i III instancji zarówno co do samych programów, jak i co do kolejności ich realizacji.

Rzeczą jest powszechnie znaną, że Województwo Pomorskie posiada stosunkowo znaczną gęstość dróg bitych, większą niż w innych województwach, głównie centralnych i wschodnich.

Również dostatecznie wyjaśnioną jest kwestia konieczności przedstawienia głównych kierunków sieci komunikacyjnej z równoleżnikowej na południkową.

Mniej natomiast poruszaną i rozumianą jest sprawa zagęszczenia sieci drogowej i to nie tylko w powiatach przyłączonych z województwa warszawskiego, lecz również na obszarze całego województwa pomorskiego. Bliższa analiza tej sprawy wskazuje na to, że każdy powiat posiada liczne potrzeby w zakresie budowy dróg powiatowych i gminnych. Innymi słowy proces zagęszczenia sieci drogowej musi być prowadzony dalej, gdyż sieć ta nie jest dotychczas skończoną całością i wykazuje obecnie liczne braki, wymagające uzupełnienia.

Wracając do zamierzeń inwestycyjnych państwowych, należy zaznaczyć, że Skarb Państwa inwestuje zasadniczo tylko na traktach głównych, bądź państwowych, bądź tych, które w najbliższej przyszłości staną się względnie mogą stać się państwowymi.

W pierwszej więc kolejności zamierzone są prace inwestycyjne na trasie Grudziądz-Gdynia i to zarówno dlatego, że chodzi o stworzenie dogodnego połączenia Gdyni z zapleczem z ominięciem Gdańska, jak i dlatego, że odcinek Grudziądz — Gdynia wchodzi w skład magistrali Warszawa — Gdynia.

Że budowa tej magistrali opóźniła się, wynika to z tego, że przy ograniczonych kredytach drogowych w pierwszej kolejności musiały być wykonane inne roboty drogowe w Państwie.

Według zamierzeń Ministerstwa Komunikacji przebudowa wzgl. budowa drogi Grudziądz — Gdynia ma być rozłożona na kilka lat. Przede wszystkim w r. 1939 i 1940 *będzie wykonana* z funduszków Skarbu Państwa *nowierżchnia betonowa na odcinku Warlubie—Lubichowo* o długości 35 km, na którym roboty ziemne wykonało Starostwo Krajowe. Odpowiednia umowa została podpisana, kredyty rezerwowane, tak, że sprawę tę można uważać za załatwioną. Poza tym do najbliższego przetargu, jaki ogłosi Ministerstwo Komunikacji, będzie wstawiona przebudowa odcinka *Grupa — Warlubie*, o długości 9 km. Miały być wstawione do tego przetargu roboty ziemne na odcinku Tuchom — Zagórze, jednak z powodu niezgodnienia dokładnego kierunku drogi, roboty te będą przełożone na rok 1940.

Należy tu zaznaczyć, że według obecnych koncepcyj droga państwowa ominie Gdynię od zachodu, a wybudowana przez Skarb Państwa droga M. Kack — W. Kack — Chwaszczyno — Tuchom pozostałaby jedną z kilku dróg dojazdowych do Gdyni, jak np. droga przez Chylonię i t. d.



Niezależnie od tego w normalnym programie przebudowy dróg państwowych na r. 1939 przewiduje Urząd Wojewódzki *wykonanie nawierzchni z kostki na odcinku Tuchom—Myszewo*, który to odcinek jest jedynym na razie ogniwem łączącym Gdynię z siecią drogową województwa.

Jak już wspomniałem wyżej, przebudowa wzgl. budowa odcinka Grudziądz — Gdynia będzie trwała lat kilka, po czym dopiero przyjdzie kolej na odcinek Grudziądz — Rypin.

Natomiast według opinii Urzędu Wojewódzkiego nie mogą być odkładane roboty przy przebudowie drugiej magistrali *Grudziądz — Toruń—Włocławek—Krośnice—* (Łódź). Droga ta ma znaczenie nie tylko dalekobieżne, lecz np. na odcinku Toruń — Ciechocinek ma olbrzymie znaczenie lokalne zarówno dla Ciechocinka, jak i dla Torunia.

Toteż na trakcie tym należy podkreślić rozpoczęcie przez Starostwo Krajowe budowy *drogi Toruń — Ciechocinek* oraz wykonanie z funduszy państwowych ok. 12 km *nawierzchni z kostki pod Grudziądzem i pod Chełmżą*.

Przewidywanie programu robót na tym trakcie jest trudniejsze, gdyż z jednej strony zamierzenia Ministerstwa Komunikacji co do tego traktu nie są jeszcze wyjaśnione, z drugiej zaś również trudno przewidywać tempo robót dla poczynań Starostwa Krajowego, gdyż jest to uzależnione m. in. od Funduszu Pracy. Dążeniem Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego, byłoby pozostawienie Starostwu Krajowemu budowy dróg Toruń — Ciechocinek — (Włocławek) i Chełmża — Grudziądz, przy ewent. subwencji Skarbu Państwa na budowę nawierzchni, a wykonanie z funduszków Skarbu Państwa przebudowy tych odcinków, które nie będą przekładane (pod Grudziądzem 2 km, pod Włocławkiem 8 km), oraz odcinka Łysomice — Ostaszewo w pow. toruńskim o dług. 5 km, na którym nastąpi całkowite przełożenie drogi.

Jakkolwiek mówiłem dotychczas o programach robót na drogach państwowych, jednak już dwukrotnie wspominałem o Starostwie Krajowym. Wynika to z tego, że nowa ustawa drogowa przewiduje nowy kierunek drogi państwowej Warszawa — Gdynia z ominięciem Gdańska, a do czasu wydania tej ustawy, Starostwo Krajowe rozpoczęło roboty ziemne na drodze Warlubie — Lubichowo, jako na drodze wojewódzkiej. Poza tym jeśli chodzi o skróty dróg państwowych, które mogą nawet ewentualnie w przyszłości być drogami państwowymi, to istnieją pewne trudności formalne co do ich budowy, jako dróg państwowych. Toteż np. drogę Toruń — Ciechocinek rozpoczęto jako drogę wojewódzką analogicznie, jak drogę Warlubie — Lubichowo, jak jednak zakończą się starania o subwencję państwową na budowę nawierzchni na tej drodze na razie nie wiadomo.

Jeśli chodzi o programy Starostwa Krajowego, to są one również olbrzymie, realizacja ich zależy jednak od środków finansowych. Na ostatnim posiedzeniu Sejmiku Wojewódzkiego został odrzucony wniosek o wprowadzenie podatku drogowego na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich, który umożliwiłby oprócz konserwacji dróg wojewódzkich również budowę i przebudowę tych dróg. Uzależnienie realizacji rozbudowy dróg wojewódzkich tylko od Funduszu Pracy na dalszą metę nie jest możliwe, gdyż z jednej strony tempo robót jest niedostateczne, a z drugiej zaś budowa nawierzchni bez odpowiedniego udziału w budowie Starostwa Krajowego nastęrcza duże trudności. Toteż należy przypuszczać że *sprawa podatku drogowego wzgl. utworzenia działu inwestycyjnego w budżecie Starostwa Krajowego z innych źródeł będzie nadal aktualna*, gdyż tego wymaga interes województwa.

Dla orientacji zaznaczę, że oprócz rozpoczętych dróg Czersk — Tleń i Toruń — Ciechocinek czekają swojej kolejki drogi o charakterze dalekobieżnym: Karsin — N. Ki-



szewa — Kaliska, Kraplewice — Grudziądz, Tleń — Osie-  
czno — St. Kiszewa, Chełmża — Grudziądz, (Lidzbark) —  
Górzno — Rypin — Lipno — Nieszawa, Zblewo — Iłowni-  
ca i Wielka Wieś — Hel.

W tezach i najistotniejszych postulatach Izby Prze-  
mysłowo-Handlowej podkreślono przy omawianiu *budowy*  
*mostu na Wiśle pod Chełmnem*, że z punktu widzenia  
gospodarczego najistotniejsze znaczenie będzie posiadała  
droga kołowa, która będzie łączyła Górny Śląsk z Gdynią,  
przez Toruń — Chełmno — Świecie — Osie — Tleń —  
Piece — Stara Kiszewa — Nowa Karczma — Egiertowo —  
Żukowo.

Istotnie odcinek Toruń — Nowa Karczma przez  
Chełmno byłby krótszy od tegoż odcinka przez Grudziądz.

Jeśli jednak Urząd Wojewódzki sprawę drogi Toruń —  
Grudziądz wysuwa na plan pierwszy, a pozornie pomija  
kierunek przez Chełmno, to wychodzi przy tym z nastę-  
pujących założeń:

- 1) Sprawa budowy mostu na Wiśle pod Chełmnem nie  
jest związana z takim lub innym rozwiązaniem układu  
sieci drogowej pod Chełmnem. Przeciwnie — mosty  
na Wiśle posiadają swoją kolejkę w planie inwestycyj  
państwowych i kolejka ta będzie realizowana nieza-  
leżnie od tego jaka magistrała będzie przechodziła  
przez Chełmno i czy to będzie magistrała państwowa,  
czy też samorządowa.
- 2) Na razie wszystkie dane przemawiają za tym, że kie-  
runek Toruń — Chełmno — Osie — Stara Kiszewa  
pozostanie kierunkiem wojewódzkim, co oczywiście  
będzie miało swój wpływ na charakter tej trasy.  
Przeciwnie — droga Toruń — Grudziądz jest drogą  
państwową i przypuszczalnie taką pozostanie i w no-  
wej ustawie drogowej.
- 3) Torowanie kierunku Toruń — Chełmno — Osie —  
Stara Kiszewa z równoczesną budową mostu pod

Chełmnem — wobec trudności, jakie realizacja tego planu nastęrcza, opóźniłoby znacznie stworzenie dogodnego połączenia Torunia z Gdynią.

Toteż Urząd Wojewódzki, biorąc powyższe względy pod uwagę i mając również na widoku, że droga Toruń — Grudziądz przez Chełmę spełni nadto swoje znaczenie lokalne, dąży do tego, aby w pierwszej kolejności uporządkować drogę Toruń — Chełmża i wylot z Grudziądza, a poza tym, aby doprowadzić do budowy drogi Chełmża — Grudziądz.

Nie znaczy to, aby Urząd Wojewódzki rezygnował z budowy mostu przez Wisłę pod Chełmnem.

Przeciwnie sprawę tę Urząd Wojewódzki przypomina Ministerstwu przy każdej sposobności. *Jeśliby jednak okazało się, że np. budowa mostu przez Wisłę pod Nieszawą byłaby realizowana wcześniej, niż budowa mostu pod Chełmnem, to niech to nie będzie dla nikogo niespodzianką.* Zaznaczam jednak, że Urząd Wojewódzki nie ma na odnośną decyzję żadnego wpływu, gdyż jak wspomniałem wyżej o budowie mostów przez Wisłę decydują przesłanki ogólnopaństwowe, a wyrazicielami odnośnych opinij są władze centralne.

Przy omawianiu programów robót na drogach państwowych poruszyłem dotychczas dwie sprawy: budowę drogi Warszawa — Gdynia i Grudziądz — Toruń — Włocławek, gdyż tu programy są najbardziej uchwytne.

Na następnym miejscu stawia Urząd Wojewódzki uporządkowanie węzła toruńskiego, jako węzła w pobliżu miasta wojewódzkiego. Toruń, jak widać z mapy znajduje się w środku dwóch kół; na obwodzie mniejszego mamy miasta Chełmę, Kowalewo, Ciechocinek i Inowrocław, na obwodzie zaś większego Grudziądz — Brodnicę — Włocławek i Bydgoszcz. Troska o stan dróg łączących Toruń z tymi ośrodkami będzie musiała doprowadzić do zaopatrzenia tych dróg w nawierzchnie ulepszone.

Niestety ograniczone środki finansowe uniemożliwiają dokładne przewidywanie, w jakim czasie roboty te będą rozpoczęte i ukończone, chodzi mi na razie o podkreślenie wagi zagadnienia i kolejności, jaką zagadnienie to zajmuje w programie wojewódzkim.

Również nic w chwili obecnej nie mogę powiedzieć, jak się przedstawia sprawa możliwości wykonywania drogowych robót inwestycyjnych na tak ważnych drogach jak Bydgoszcz — Tczew, Poznań — Gdynia przez Chojnice, Chojnice — Tczew i t. d.

Toteż chodzi o to, aby do czasu, kiedy kredyty inwestycyjne umożliwią przebudowę nawierzchni szabrowych na głównych traktach państwowych, należyta konserwacja tych dróg umożliwiła szybką i dogodną komunikację.

Z tych względów trzeci wniosek Izby Przemysłowo-Handlowej z dziedziny komunikacji kołowej jest najzupełniej słuszny i zasługuje na jak najmocniejsze poparcie. Jest przy tym sprawą obojętną, z jakich źródeł będą pochodzić kredyty na utrzymanie dróg państwowych, tj. czy ze źródeł budżetowych czy też innych. Jest faktem, że *skoro nie mamy w dostatecznej ilości kredytów inwestycyjnych, musimy do czasu drogi szabrowe należycie konserwować*. Dziur w drogach, zwłaszcza państwowych, które są przecież głównymi traktami komunikacyjnymi, tolerować nie powinniśmy, bo to jest sprzeczne z naszym interesem i obniża powagę naszej państwowości.

Pozostają mi do omówienia dezyderaty Urzędu Wojewódzkiego, odnośnie do budowy dróg powiatowych i gminnych. Dezyderaty te są następujące:

- 1) *zwiększenie kredytów Funduszu Pracy na budowę dróg powiatowych,*
- 2) *całkowite wykorzystanie szarwarku przy budowie dróg gminnych, a nawet zmiana niektórych przepisów, dotyczących obciążenia opłatami szarwarkowy-*

mi i odległości robót szarżmarkowych od t. zw. przedmiotów podatkowych,

- 3) utworzenie stałych i większych niż dotychczas pozycji inwestycyjnych w budżetach powiatowych związków samorządowych, gdyż konserwacyjny charakter budżetów drogowych nie da się nadal utrzymać.

Jak można wywnioskować więc z tego, co powiedziałem, potrzeby drogowe województwa pomorskiego są olbrzymie, a będące do dyspozycji fundusze niewspółmierne do potrzeb. Aby tę dysproporcję — jeśli nie usunąć w całości — to pokaźnie zmniejszyć, konieczny jest wysiłek wszystkich czynników, finansujących gospodarkę drogową, tj. zarówno Skarbu Państwa, jak i samorządów wszystkich stopni“.

## ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO POMORSKIEGO W ZAKRESIE DRÓG WODNYCH

(Referat Naczelnika Inż. J. Tyrały)

„Zanim przejdę do omówienia potrzeb w dziedzinie dróg wodnych na obszarze Pomorza, przedstawię przybliżone koszty ogólnych inwestycji w zakresie dróg wodnych na obszarze całego Państwa, aby na tym tle rozpatrzyć możliwości inwestycyjne dróg wodnych w obrębie Pomorza.

Generalne koszty tych inwestycji, zamierzonych do wykonania w okresie około 30 lat, mogą być podane jedynie w przybliżeniu, gdyż dokładne sumy ustalić można dopiero po opracowaniu projektów i kosztorysów.

Inwestycje na drogach wodnych:

1) regulacja około 4.790 km rzek żeglownych	870 mil. zł	
2) budowa kanałów żeglugi	840 „ „	
3) budowa portów i ładowni	50 „ „	
4) budowa taboru wodnego	40 „ „	1.800 mil. zł

do tej sumy należy doliczyć:

5) regulację w 50 % około 8.900 km rzek spławnych	180 mil. zł	
6) zabud. potoków górskich	240 „ „	
7) zbiorniki i zakłady o sile wodnej, mające znaczenie dla żeglugi i ochrony przed powodzią	480 „ „	900 mil. zł

Ogółem 2.700 mil. zł

Chcąc wykonać powyższe inwestycje wodne w okresie 30 lat, to roczna dotacja na drogi wodne winna wynosić około 90.000.000 zł.

Przyjęty okres około 30 lat należałoby uważać za słusznie obrany, gdyż w ciągu tak długiego czasu musimy wyrównać zaległości, wynikłe z zaniedbania przez zaborców sprawy dróg wodnych, mających tak doniosłe znaczenie dla ogólnego podniesienia gospodarstwa krajowego. Nie stwarzając konkurencji, a jedynie uzupełnienie kolei żelaznych, umożliwiają drogi wodne przewóz towarów masowych po znacznie tańszej cenie; tabor wodny jest tańszy od kolejowego, gdyż waga jego jest mniejsza (około 3 razy), koszt budowy 1 t. taboru jest tańszy, oraz jego zużycie jest mniejsze od kolejowego.

Stworzenie zatem sieci dróg wodnych umożliwi przewóz towarów masowych na dłuższych przestrzeniach po znacznie tańszej cenie. Również bardzo doniosłe znaczenie mają drogi wodne w czasie działań wojennych, gdyż mogą być przerzucone na nie znaczne transporty.

Poza tym wykonanie dróg wodnych przyczyni się również do osuszenia przyległych obszarów, co ma duże znaczenie melioracyjne, zaś wykonanie regulacji rzek ułatwi również przepływ wielkich wód i zejście lodów, zabezpieczy przyległe grunty od zrywania, oraz na skutek zwężenia łożyska rzeki przyczyni się do utworzenia nowych gruntów. Zbiorniki retencyjne wyrównają przepływ wielkich wód, chroniąc poniżej położone obszary od zalewów, oraz przyczynią się do podwyższenia najniższych stanów wód, co będzie miało doniosłe znaczenie dla żeglugi.

Jakkolwiek drogi wodne nie są inwestycjami bezpośrednio się rentującymi, to jednak wykazane korzyści są tak duże, że spowodują ogromne podniesienie się gospodarcze kraju i to jest ich celem i podstawą rentowności.

Z główniejszych zadań chwili obecnej należy wymienić drogę wodną Wisły, drogę wodną Warta — Gopło —



kanal Górnó - Notecki, przebudowę kanału królewskiego, budowę kanału kamiennego, oraz zbiorniki na Dunajcu, Sanie i Bugu.

Na obszarze Pomorza interesują nas pierwsze dwie drogi wodne, tj. w dorzeczu Odry i Wisły. Drogi te wchodzą w obręb działalności administracji wodnej 3 urzędów wojewódzkich:

- 1) rzeka Warta, kanał Warta — Gopło — Górnó-Notecki, Noteć Dolna i kanał Bydgoski należą do Oddziału Wodnego Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego,
- 2) odcinek rzeki Wisły na długości 30 km od Dobrzynia do Korabnik (5 km poniżej Włocławka) należy do Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego,
- 3) odcinek rzeki Wisły od Korabnik do granicy z W. M. Gdańskiem należy do Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego.

Do robót, należących do Oddziału Wodnego Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego, należy zaliczyć:

- |  |              |
|--|--------------|
| 1) dalszy ciąg robót na kanale Warta-Gopło o długości 38 km  | 6.000.000 zł |
| 2) regulacja rzeki Warty od ujścia Proсны do wylotu kanału Warta-Gopło pod Morzysławiem, na długości około 52 km | 2.500.000 zł |
| 3) regulacja rzeki Warty od ujścia Proсны do Poznania na długości około 105 km                                   | 3.000.000 zł |
| 4) regulacja rzeki Warty od wylotu kanału Warta-Gopło w górę rzeki do Uniejowa na długości około 52 km           | 3.500.000 zł |
| 5) Przebudowa kanału Górnó - Noteckiego dla statków 600 t.   | 6.000.000 zł |

---

Razem 21.000.000 zł

Na wykonanie tego programu w okresie około 7 lat potrzebny kredyt w pierwszych latach wynosi 3.500.000 zł rocznie.

Te uzupełniające inwestycje stworzą połączenie Warty z Wisłą oraz kanałem Dolno Noteckim i umożliwią przewóz towarów barkami o nośności 600 t.

Zostało już ogólnie uznane, że na czoło wszystkich zagadnień wodnych wysuwa się **rzeka Wisła**, jako główna arteria komunikacyjna, łącząca Zagłębie Węglowe z Centralnym Okręgiem Przemysłowym, ze Stolicą Państwa i morzem. Na obszarze Województwa Pomorskiego przebiega Wisła na długości 261 km, przy czym, jak już wspominałem, 30 km przypada na administrację Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego, zaś 231 km na administrację Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego.

Ponieważ jednak ten odcinek rzeki Wisły, związany jest jako droga wodna z warunkami żeglowności na przestrzeni powyżej Dobrzynia, przeto przed rozważeniem potrzebnych kredytów dla Pomorza, należałoby rozpatrzyć potrzeby na tej całej drodze wodnej.

Na górnym jej odcinku od Zagłębia Węglowego z Mysłowic do ujścia rzeki Dunajca przewidziana jest budowa kanału dla barek 600 t. wzdłuż rzeki Przemszy z przekroczeniem rzeki Wisły koło Smolic i kanał na prawym brzegu rzeki Wisły do Krakowa. Pod Krakowem przewidziane jest skanalizowanie rzeki, a poniżej na długości około 80 km kanał na prawym brzegu rzeki Wisły. (Jako alternatywa rozpatrywany jest projekt kanalizacji Wisły na tym odcinku).

Od ujścia rzeki Dunajca do ujścia rzeki Sanu (na długości 120 km) przewiduje się uzupełnienie regulacji na małą wodę. Biorąc pod uwagę zasilanie wodą ze zbiorników na Dunajcu przy niskich stanach wody, można przyjąć, iż uzyska się na tym odcinku należyłą już drogę wodną.

Od ujścia rzeki Sanu do Silna (na długości 438 km) przewiduje się w pierwszym okresie wykonanie regulacji



na wodę brzegową, a następnie uzupełnienie regulacji na małą wodę. Od Silna do granicy z W. M. Gdańskiem pod Czatkowym (na długości 197 km) przewiduje się regulację na małą wodę oraz uzupełnienie robót na wodę brzegową. Odcinka tego, uregulowanego przez Niemców, nie można uważać za należyłą drogę wodną, a wykonaną regulację uważać można raczej jako robotę melioracyjną; przez zbytne wyprostowanie i nadmierne zwężenie rzeki (szczególnie poniżej Nogatu), oraz zbyt wysoką kolmatację popełniono błędy, które obecnie winny być usunięte przez dodatkowe roboty, celem stworzenia należytej drogi wodnej.

Przybliżone zestawienie kosztów wymienionych robót na całej Wiśle przedstawia się następująco:

1) na przestrzeni Modrzejów — Kraków — ujście rzeki Sanu	około zł	141.000.000
2) od ujścia rz. Sanu do Warszawy na długości 230 km	około	115.000.000
3) od Warszawy do ujścia rzeki Bugu pod Modlinem na długości 40 km	około	20.000.000
4) od Modlina do Dobrzynia na długości 104 km	około	63.000.000
5) od Dobrzynia do Korabnik na długości 30 km	około	17.000.000
6) od Korabnik do Silna na dł. 34 km	około	9.000.000
7) od Silna do granicy z W. M. Gdańskiem na długości 197 km (w tym 28 km tylko lewy brzeg)	około	75.000.000

razem około zł 440.000.000

8) Budowa portów i ładowni w Sandomierzu, Warszawie, Płocku, Włocławku, Toruniu, Chełmnie, Świeciu i Grudziądzu (dokończenie rozpoczętych, rozszerzenie istniejących i budowa nowych)	około zł	30.000.000
---	----------	------------

ogółem około zł 470.000 000

Gdybyśmy chcieli zrealizować ten program robót na rzece Wiśle w okresie 15 lat, to potrzebny roczny kredyt wyniósłby 31.000.000 złotych, przyjąwszy zaś okres wykonania tych robót w ciągu 25 lat, potrzebny roczny kredyt wyniesie 18.800.000 zł. Musimy sobie zdać z tego sprawę, że *jeżeli nie zdołamy zdobyć się na taki wysiłek finansowy, to nie możemy spodziewać się otrzymania z rzeki Wisły należytej drogi wodnej przed upływem 25 lat.* Należy nadmienić, że prócz wydatku na inwestycje potrzebny jest kredyt na konserwację robót, które wzrastają w miarę przedłużania się okresu całkowitego wykonania robót.

Wykonanie tych robót inwestycyjnych stworzy z rzeki Wisły należyłą drogę wodną dla żeglugi. Poza tym uregulowanie brzegów zabezpieczy przyległe grunty od zrywania, co ma doniosłe znaczenie, jeżeli się zważy, że w ciągu ostatnich 30 lat zerwała rzeka Wisła około 7.300 ha urodzajnych gruntów o wartości najmniej 3.000.000 zł. Należy również wziąć pod uwagę, że *przez wykonanie regulacji uzyska się około 450.000 ha gruntów o wartości około 90.000.000 zł.*

Dla Pomorza duże ma znaczenie z punktu widzenia żeglugi regulacja Wisły od Warszawy do granicy z W. M. Gdańskiem.

Koszty tych robót przedstawiają się następująco:

I. 1) Regulacja od Warszawy do Dobrzynia		
na długości 144 km	około zł	83.000.000
2) Regulacja od Dobrzynia do Korabnik		
(na obszarze Województwa Pomorskiego)		
na długości 30 km	około	17.000.000
Razem regulacja Wisły na dług. 174 km		
	około zł	100.000.000
3) Rozbudowa portów i ładowni w War-		
szawie, Płocku i Włocławku	około zł	12.000.000

Razem (I) roboty na rzece Wiśle, wcho- dzące w zakres działania Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego	około zł	112.000.000
II. 4) Regulacja od Korabnik do Silna na dług. 34 km	około	9.000.000
5) Regulacja od Silna do granicy z W. M. Gdańskiem na dług. 197 km (w tym 28 km tylko lewy brzeg)	około	75.000.000
Razem regulacja Wisły na długości 231 km	około zł	84.000.000
6) Budowa i rozbudowa portów i ładowni w Toruniu, Chełmnie, Świeciu, Gru- dziądzu i Tczewie	około zł	12.000.000
Razem (II) roboty rzece Wiśle, wcho- dzące w zakres działania Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego	około zł	96.000.000

Ogółem roboty na rzece Wiśle od War-  
szawy do granicy z W. M. Gdańskiem  
na dług. 405 km                      około zł    208.000.000

Chcąc zrealizować ten program robót na rzece Wiśle  
od Warszawy do granicy z W. M. Gdańskiem w okresie  
*15 lat, potrzebna roczna dotacja wyniosłaby 13.800.000 zł,  
zaś w okresie 25 lat 8.350.000 zł.*

Z tej ogólnej sumy 208.000.000 zł przypada na obszar  
Województwa Pomorskiego 118.000.000 zł, tj. w zakresie  
działania Wydziału Dróg Wodnych Warszawskiego  
22.000.000 zł i w zakresie działania Wydziału Dróg Wod-  
nych Pomorskiego 96.000.000 zł.

Zrealizowanie tego programu na rzece Wiśle w obrębie  
granic Pomorza (118.000.000 zł) w ciągu 15 lat wymaga-  
łoby rocznej dotacji 7.900.000 zł, zaś w 25 latach 4.700.000  
złotych rocznie.

Chcąc zrealizować roboty na rzece Wiśle w zakresie administracji Wydziału Dróg Wodnych Pomorskiego (96.000.000 zł) w okresie 15 lat potrzebny kredyt roczny wyniesie 6.400.000 zł, zaś w 25 latach 3.850.000 zł.

Ogólny zatem program inwestycji w zakresie dróg wodnych w sferze zainteresowań żeglugowych Pomorza, obejmujący:

I) roboty na drogach wodnych w dorzeczu Odry na sumę około	zł	21.000.000
II. roboty na rzece Wiśle od Warszawy do granicy z W. M. Gdańskiem na sumę około	zł	208.000.000
		<hr/>
razem na sumę około	zł	229.000.000

wymagałby następujących dotacyj rocznych:

a) w zakresie administracji Oddziału Wodnego Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego (w okresie około 7 lat)	zł	3.500.000
b) w zakresie administracji Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego (w okresie 25 lat)	zł	4.500.000
c) w zakresie administracji Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojew. Pomorskiego (w okresie 25 lat)	zł	3.850.000
		<hr/>
Łączna roczna potrzebna dotacja wyniesie	zł	11.850.000

Jak widać z powyższych zestawień, przyjąwszy nawet tak długi okres wykonania zamierzonych inwestycji w ciągu 25 lat, jest to duży wysiłek finansowy, wymagający znacznej dotacji rocznej.

### *Zamierzenia Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego.*

Licząc się z obecnymi warunkami budżetu państwowego, przyjęto wykonanie zamierzonych robót na rzece

Wiśle w okresie 25 lat, co wymaga rocznej dotacji inwestycyjnej 3.850.000 zł. W pierwszych latach należy jeszcze przewidzieć dotację na doraźne roboty pogłębiarskie, celem zapewnienia żegludze głębokości tranzytowej 90 — 100 cm przy minimalnych stanach wody, oraz na wytyczanie i oświetlanie szlaku wodnego, tak, że potrzebny kredyt roczny wynosi  $3.850.000 \text{ zł} + 350.000 \text{ zł} = 4.200.000 \text{ zł}$ .

Nadmieniam, iż w roku 1928/29 dotacja roczna dla Pomorskiego Wydziału Dróg Wodnych wynosiła 3.486.000 zł, a w bieżącym roku zaledwie 558.000 zł.

Niezmiernie ważną sprawą jest również stałość dotacji rocznej, aby móc zawnazu opracować należycie plan gospodarczy, zapewnić dostawę materiałów, wykonać roboty przygotowawcze i t. p., gdyż wpływa to niezmiernie na racjonalne i ekonomiczne wykonanie robót.

Na tut. odcinku rzeki Wisły *należy dążyć do możliwie szybkiego zrealizowania regulacji Wisły na wodę brzegową od Korabnik do Silna*. Wykorzystując własne materiały z kęp wiklinowych, potrzeba zakupić tylko około 30 proc. materiałów faszynowych, przez co ten odcinek może być znacznie taniej wykonany (1 m<sup>3</sup> faszynady około 4,30 zł). W miarę postępu robót regulacyjnych uzyskuje się nowe obszary, które po obsadzeniu powiększają zapasy własnych materiałów wiklinowych. Na wspomnianym odcinku od Korabnik do Silna uzyska się w ten sposób 700 ha plantacyj wiklinowych. W następnych latach możnaby użyć częściowo tutejszych materiałów wiklinowych na wykonanie regulacji powyżej, tj. na odcinku od Dobrzynia do Korabnik. Ma to duże znaczenie w ekonomii budowy, z uwagi na znaczne sumy, potrzebne na te inwestycje.

Następnie należy dążyć do poprawy istniejącej regulacji na odcinku od Silna do Tczewa przez wykonanie dodatkowych robót regulacyjnych, przekopanie progu morenowego pod Piekłem, oraz budowę i rozbudowę portów i ładowni na tym odcinku rzeki Wisły.

Do wykonania tych prac potrzebne jest zwiększenie obecnej dotacji przeszło sześciokrotnie, gdyż tylko w tym wypadku można spodziewać się zrealizowania tego programu w okresie 25-letnim.

Jakkolwiek finansowanie prac inwestycyjnych na drogach wodnych nie postępuje jeszcze w tych rozmiarach, jednakże pocieszającym objawem jest ogólne zrozumienie przez społeczeństwo doniosłości tego zagadnienia pod względem gospodarczym, czego wyrazem jest również inicjatywa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w zwołowaniu konferencji dla rozpatrzenia tego zagadnienia na tle ogólnych inwestycji komunikacyjnych“.



## ZAMIERZENIA DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU W ZAKRESIE INWESTYCYJ KOLEJOWYCH

(Referat Naczelnika Inż. J. Krynickiego)

„Z polecenia Pana Dyrektora Kolei mam zaszczyt przedstawić Panom zamierzenia inwestycyjne Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu na najbliższy rok.

Na początku wspomnę, że wszelkie plany inwestycyjne D. O. K. P. są zależne od zamierzeń inwestycyjnych Ministerstwa Komunikacji, które są realizowane pod kątem widzenia zarówno potrzeb gospodarczych jak i obronnych całej Polski. Dlatego zamierzenia poszczególnych D. O. K. P., nieraz z punktu widzenia lokalnego bardzo potrzebne, nie będą zaraz wykonane, a to dla powodów wyżej przytoczonych.

Dyrekcja O. K. P. Toruń opracowała w roku 1937 szkicowy wariant drugiego połączenia kolejowego Bydgoszczy z Gdynią w alternatywach, a mianowicie: pierwsza alternatywa — budowa drugiego toru wzdłuż linii Śląsk — Bałtyk i druga — budowa (uzupełnienie) nowego połączenia na trasie Bydgoszcz — Koronowo — Czersk — Wejherowo — Gdynia.

Projekty odnośne zostały przedstawione Ministerstwu Komunikacji. Tak samo została przedstawiona Ministerstwu Komunikacji budowa drugiego toru kolejowego na odcinku Sopoty — Gdynia, z konkretnym wnioskiem co do budowy w jak najbliższym czasie.

Obecnie przechodzę do robót inwestycyjnych, które zostały przedstawione Ministerstwu Komunikacji na rok 1939, ale nie są jeszcze zatwierdzone. Propozycje Dyrekcji O. K. P. Toruń przedstawiają się następująco:

Rozbudowa węzła kolejowego toruńskiego	zł 2.000.000
„ linii Sierpc—Toruń uzupełnienie	„ 560.000
„ linii Sierpc—Brodnica	„ 1.170.000
„ kolei Bydgoszcz—Tczew—Gdańsk	„ 1.180.000
„ linii Półwyspu Helskiego	„ 310.000
„ węzła kolejowego w Gdyni	„ 2.350.000
Inne inwestycje	„ 223.000
	<hr/>
	Razem zł 8.000.000

Tak się przedstawiają zamierzenia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu na najbliższą przyszłość“.



## D Y S K U S J A

Po wygłoszeniu powyższych referatów przewodniczący zarządził przerwę, po której otworzył dyskusję nad całokształtem poruszonych zagadnień.

**Inż. Sieradzki**, Dyrektor Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy, oświadczył, że Fundusz Pracy jest instytucją, powołaną dla rozwiązywania zagadnień socjalnych i gospodarczych. Dominującym jest zagadnienie socjalne, jednak polityka socjalna Funduszu Pracy jest tak prowadzona, by uzyskać również największy efekt gospodarczy. Z tego powodu Fundusz Pracy unikać musi finansowania robót, w których poważną część pieniędzy pochłaniają materiały. Do takich robót należy budowa nowoczesnych autostrad. Bezsprzecznie potrzeba takich autostrad, zwłaszcza na Pomorzu, jest wielka i Wojewódzkie Biuro Funduszu Pracy zdaje sobie z tego sprawę. Nie mając jednak dużych możliwości finansowych, jako jedno z ważniejszych zagadnień stawia budowę nie autostrad, lecz dróg. W tym też kierunku idzie ze swoimi kredytami.

W 1938 roku na budowę dróg łącznie z ulicami wylotowymi w Toruniu, Gdyni, Bydgoszczy, Inowrocławiu, Włocławku, Tczewie, Nakle, Wejherowie i Aleksandrowie Kujawskim zużyło Wojewódzkie Biuro Funduszu Pracy około 1½ miliona zł, t. zn. ca 20% całkowitych kredytów. Jest to na możliwości Wojewódzkiego Biura poważna suma, jeśli się weźmie pod uwagę, że samorządów, które bezpośrednio stykają się z zagadnieniem bezrobocia, samym sobie zostawić nie można, tym bardziej, że kredyty Funduszu Pracy powodują wielki wysiłek tych samorządów. Wyraża się

on w uruchomieniu dużych sum z własnych środków, które w poważny sposób zwiększają kwoty, obracane na zatrudnienie i na konieczne inwestycje, a które w wielu bardzo wypadkach uruchomioneby nie zostały, względnie samodzielnie uruchomione, nie dałyby tak dużego efektu.

Drugą dziedziną, na którą Wojewódzkie Biuro Funduszu Pracy zwraca baczność, są roboty regulacyjne na Wiśle. *Wojewódzkie Biuro Funduszu Pracy stale podkreśla, że dalszego zaniedbania Wisły na terenie Pomorza tolerować nie można.* W roku 1938/39 finansowało budowę portu we Włocławku, a w roku 1939/40 zamierza przystąpić do finansowania tych robót w szerszym, niż dotychczas, zakresie.

**Prezydent Barciszewski**, zwrócił uwagę, że z referatu Inż. Dziedziula nie wynika, aby Bydgoszcz mogła odegrać poważniejszą rolę w związku z budową drogi, łączącej Wybrzeże z Górnym Śląskiem. Zdaniem mówcy, przy wytyczeniu trasy drogi, łączącej nasze porty z zagłębiem węglowym, Bydgoszcz jako ważny ośrodek przemysłowy i węzeł komunikacyjny nie może być pominięta.

Gdyby postulat, zmierzający do uruchomienia torpedy z Torunia do Warszawy względnie z Gdyni do Warszawy został zrealizowany, to — zdaniem mówcy — Bydgoszcz również w tym wypadku nie mogłaby być pominięta choćby dlatego, że miasto to jest stolicą gospodarczą Pomorza.

O ile chodzi o uporządkowanie drogowiskazów, mówca wyraził opinię, iż konieczność ujednoczenia ich jest tak nieodzowna i oczywista, że poruszanie w dobie motoryzacji tak elementarnych kwestyj na specjalnych konferencjach powinno być zasadniczo niedopuszczalne, gdyż dyskusja na ten temat jest wprost kompromitującą dla naszej gospodarki.

Wreszcie mówca zwrócił uwagę, że arterię, która ma zbliżyć Górny Śląsk do Wybrzeża, w jednym wypadku nazywa się *drogą*, w innym zaś *autostradą*. Wychodząc z założenia, że te dwa określenia odnoszą się do dwóch zupełnie różnych rzeczy, mówca oświadczył, że *w danym wypadku w grę może wchodzić tylko autostrada, a zatem magistrala kołowa, omijająca wszystkie miasta i w ogóle miejscowości o większym zaludnieniu i bez skrzyżowań na jednym poziomie.*

W konkluzji mówca przedłożył mapę, na której wytyczono trasę omawianej autostrady, uwzględniającą potrzeby komunikacyjne również okręgu bydgoskiego.

**Inż. Zawadzki**, Radca Izby, Członek Państwowej Rady Komunikacyjnej przedstawił jako Prezes Pomorskiego Automobilklubu poniższe postulaty:

„Stan arteryj komunikacyjnych na terenie Pomorza pomimo dokonanych inwestycji jest niewystarczający. Tempo prac drogowych względnie ich konserwacja nie stoi w żadnym stosunku do potrzeb potęgującej się motoryzacji i wzmożonego ruchu transportów motorowych.

Szlaki główne znajdują się jeszcze na dużych odcinkach w stanie opłakanym i przebycie tych tras połączone jest często z mozolnym wysiłkiem, powodującym stratę czasu i zwiększenie kosztów napędowych.

Wobec tego stanu przyznać musimy, że drogi na Pomorzu są więcej złe, jak dobre. Zmiana na lepsze nie może nastąpić szybko, pomimo największych wysiłków czynników miarodajnych, jednak jednego domagać powinniśmy się, aby szlaki główne były ostatecznie wytknięte i doprowadzone do stanu pierwszorzędного pod każdym względem.

Wielką wadą naszych arteryj komunikacyjnych jest niewłaściwe ich znakowanie, co powoduje zupełną dezorientację automobilistów. Ostatnio zatwierdzone zostały

znaki drogowe o nowych wzorach. Znaki te powinny znaleźć się już w terenie na wszystkich szlakach głównych. W składzie komisji, dokonywującej przeznakowania dróg, *winni znaleźć się wytrawni samochodziarze*, którzy szlifując szosy swymi maszynami, nabyli doświadczenia wzrokowego i rutyny łatwego rozpoznania terenu na trasie.

Zastraszający jest stan dalszego lekceważenia i przekroczeń przepisów drogowych na szosach. Pomimo ostrych zarządzeń, kontroli drogowej, mandatów karnych itd. sytuacja bezpieczeństwa ruchu nic na lepsze się nie zmieniła. Furmanki i rowerzyści nie jadać przepisową stroną. W nocy względnie o zmroku nie posiadają często przepisowego oświetlenia. W dodatku u rowerzystów konstatuje się w licznych wypadkach brak „oczek czerwonych“ na tylnym wachlarzu, wskutek czego pojazdy te wyłaniają się w ostatniej chwili przed chłodnicą samochodu, zamierzając z tych czy innych powodów przejechać na drugą stronę szosy. Następnie wielkie niebezpieczeństwo stanowią furmanki, naładowane drzewem. Snują się po szosie bez tylnego znakowania ładunku. Drażni źle przymocowane, wykonują ruch wahadłowy na boki, tym niebezpieczniejszy w nocy, bo niewidoczny.

Rozwój gospodarczy Państwa nasuwa konieczność rozbudowy najkrótszych połączeń Wybrzeża z zapleczem, któreby stanowiły nowe trasy wyłącznie dla komunikacji pojazdów mechanicznych (transportów motorowych etc. Postulat ten może być zrealizowany przez budowę autostrad, które połączą:

- a) *Gdynię z Górnym Śląskiem oraz*
- b) *Gdynię z Centralnym Okręgiem Przemysłowym.*

Proponowany przez Pomorski Automobilklub szlak autostrady via Bydgoszcz pokrywa się z projektem odnośnych Biur regionalnych. Bydgoszcz jest największym ośrodkiem gospodarczym Wielkiego Pomorza, co zostało zaakcentowane w mowie Wiceministra i Wojewody Po-

morskiego, a ponadto ważnym węzłem komunikacji kolejowej (magistrała węglowa) i węzłem arterii wodnej, łączącej kanałami Wartę z Gopłem oraz Notecią przez Brdę do Wisły. Przez Bydgoszcz przechodzą liczne szlaki tranzytowe od zachodu na północny wschód.

Wysuwając swój projekt trasy autostrady, Pomorski Automobilklub kieruje się założeniem, że autostrady powinny stanowić najkrótsze szlaki połączeń przy unikaniu większych osiedli oraz skrzyżowań na równym poziomie.

Co się tyczy przewodnika, o którym mówił p. Prezes Dziedziul, to przewodnik taki jest obecnie opracowywany przez Pomorski Automobil-Klub i na wiosnę prawdopodobnie będzie wydany.

Jeżeli chodzi o sprawy wodne, to wydając w okresie 25-30 lat na roboty wodne ogółem zł 2.000.000.000,— moglibyśmy stworzyć sieć dróg wodnych o długości około 8.000 km ze zbiornikami ogólnej pojemności przeszło 1½ miliarda metrów sześciennych i siłowniami o ogólnej mocy ok. 400.000 KW. Tak wyglądałby ten najdalej idący program.

W roku 1937 na posiedzeniu w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni ustalono, że w pierwszym rządzie musi być uskuteczniiona regulacja Wisły. Ta opinia nie została zapomniana i omawiano ją na posiedzeniu Państwowej Rady Komunikacyjnej, gdzie podkreślono, że należy zacząć od rzeczy najważniejszej, tj. od uregulowania Wisły kosztem 300 milionów złotych i w czasie od 10—15 lat.

Jest ważnym to, co podkreślał p. inż. Tyrąła, że użegłownienie Wisły nie tylko stworzy dogodną komunikację wodną, ale jednocześnie da Państwu obszar wolny od zalewu większy, niż Zaolzie.

Pan Wicepremier Kwiatkowski w swoim planie inwestycyjnym przewiduje, że drogi wodne będą wzięte pod uwagę w drugim okresie, tj. od roku 1942. Należy się spo-



dziewać, że ten okres będzie zaczątkiem rozpoczęcia regulacji Wisły, a jeżeli tak, to moglibyśmy się spodziewać, że już w 1953 i 1955 r. będziemy mieli Wisłę uregulowaną. Jeżeliby to rzeczywiście miało mieć miejsce, to byłoby już bardzo pomyślnym horoskopem dla spraw żeglugi śródlądowej.

Niezależnie jednak od terminu mających się rozpocząć prac regulacyjnych, konieczną jest pomoc Państwa w kierunku *utrzymania głębokości nurtu rzeki Wisły do 1 metra na odcinku Gdańsk-Warszawa*, co może być dokonane za pomocą będących do dyspozycji Ministerstwa Komunikacji pogłębiarek kosztem, jak podawał p. inż. Rodowicz, 700.000 złotych rocznie.

Co się tyczy portu we Włocławku, o którym mówił p. Prezes Dziedziul, to mogę zakomunikować WPanom, że port został otwarty w dniu 25 października o obrzeżu 330 mb. Koszt budowy wynosi 340.000,— zł. Boczną wąskotorówki port został włączony do sieci kolejek PKP. powiatów: nieszawskiego, włocławskiego, inowrocławskiego, co razem stanowi 675 km i dzięki temu, że Dyrekcja Kolejek Wąskotorowych PKP. wprowadziła specjalne ulgowe taryfy w przewozie płodów rolnych i cukru do portu przeładunkowego we Włocławku, port ten mimo nieznacznej inwestycji już z chwilą oddania go do użytkowania jest przeciążony pracą“.

**Notariusz Chudziński**, Członek Ligi Drogowej, powołując się na swą broszurę-memoriał, opublikowany z końcem roku 1936 pod tytułem „Autostrada Pomorska“ oświadczył, że poglądy jego na trasę autostrady pokrywają się w zupełności z wywodami Prezydenta Barciszewskiego. Sprawa budowy autostrady nie może być rozpatrywana tylko z punktu widzenia regionalnego, lecz także — i to w pierwszym rzędzie — państwowego.

Zdaniem mówcy, system komunikacyjny w Polsce wymaga trzech głównych szlaków, a mianowicie: 1) Gdy-



nia — południe z rozwidleniem na Górny Śląsk i do Lwowa, 2) Wilno — Warszawa — Kraków i 3) Poznań — Pińsk.

Położenie geograficzne Pomorza (a w szczególności Wybrzeża) jest niedogodne, wobec czego musimy dążyć do skrócenia jego odległości od centrum kraju. Z uwagi jednak na to, że *nie możemy skrócić odległości w przestrzeni, musimy za wszelką cenę skrócić tę odległość w czasie. Cel ten można osiągnąć tylko przez budowę nowoczesnej autostrady.*

Trasa autostrady, łączącej morze z Górnym Śląskiem, powinna biegnąć od Wielkiej Wsi w kierunku Kartuz (z pominięciem Gdyni, która dostałaby się dojazdową), a następnie pionowo na południe koło Bydgoszczy w kierunku Łodzi i Katowic.

Konieczność budowy takiej autostrady uwypukla okoliczność, że obecnie — praktycznie biorąc — większość naszych połączeń ze stolicą a nawet z Bydgoszczą i to zarówno pod względem kolejowym, kołowym, jak i wodnym, prowadzi przez W. M. Gdańsk, który — nota bene — za przejazd pobiera haracz zł 60,— od 100 kg ciężaru własnego samochodu towarowego w stosunku rocznym.

W konkluzji mówca zgłosił wniosek w sprawie otwarcia dyskusji publicznej na temat autostrady pomorskiej. Dyskusja taka powinna zmierzać do ustalenia konkretnych planów technicznych i finansowych, które powinny być sprecyzowane przed drugim okresem planu inwestycyj państwowych, przeznaczonym na rozbudowę komunikacji.

**Inż. Malisz**, Kierownik Biura Planu Regionalnego, przedstawił układ komunikacji Pomorza, proponowany przez Biuro Planu Regionalnego. Plan ten, opracowywany w porozumieniu z Biurem Planowania Krajowego przy gabinecie p. Wicepremiera, stanowi niejako szersze tło dla tez komunikacyjnych, wyłonionych na zebraniu. Zasadą tego planu jest najkrótsze powiązanie Gdyni z całym kra-



jem przy pominięciu terenu Wolnego Miasta Gdańska i przesunięcie głównego pionu komunikacyjnego na Pomorzu na zachód od linii Wisły. Takie przesunięcie ku środkowi północnej części województwa znajduje uzasadnienie w konieczności zaktywowania dotychczas biernej połaci kraju przy granicy Rzeszy.

Główne zmiany w układzie komunikacji, proponowane przez Biuro Planu Regionalnego, zmierzają:

**a) w dziedzinie kolei żelaznych:**

- 1) do poszerzenia do dwu torów magistrali śląskiej;
- 2) do wybudowania magistrali towarowej od Kartuz przez Wejherowo do Redy (węzeł rozdzielczy na Gdynię, Rewę i Wielką Wieś), oraz
- 3) do połączenia Warszawy z magistralą węglową linią, przechodzącą przez projektowany most kolejowy między Chełmnem i Świeciem,

**b) w dziedzinie dróg kołowych:** 1) do ukończenia budowy drogi Warlubie — N. Karczma — Egiertowo — Gdynia, 2) do zbudowania drogi w kierunku N. Karczma — Bydgoszcz, 3) z odgałęzieniem na Toruń (Łódź) przez most w Chełmnie (odciążenie mostu w Grudziądzu) oraz 4) do powiązania odpowiednią siecią dróg o znaczeniu regionalnym zachodniego pasa północnego Pomorza z Gdynią;

**c) w dziedzinie autostrad** koniecznością najbliższych lat staje się zbudowanie sieci autostrad (dwujezdniowych bez skrzyżowań jednopoziomowych). Trasa głównej autostrady pomorskiej projektowana jest w porozumieniu z Biurem Planowania przy gabinecie Min. Spraw Wojskowych z Wielkiej Wsi przez Gdynię, Bydgoszcz w kierunku na Łódź z rozdziałem na Śląsk i C. O. P. Trasa ta pokrywa się z główną magistralą gospodarczą Polski. Wschodnia część Polski i Warszawa byłaby połączona autostradą, rozwidlającą się w okolicy

Czerska na projektowany most na Wiśle w Chełmnie i dalej obok Torunia z rozwidleniem w okolicy Płońska na Warszawę i na Białystok.

Tę przedstawioną w największym skrócie zasadę układu komunikacji należy traktować jako ramową i obliczoną na daleką przyszłość. Poszczególne etapy realizacyjne wynikną z możliwości budżetów inwestycyjnych. W każdym razie ważnym jest — zdaniem mówcy — aby przy wszelkich inwestycjach tego typu mieć na widoku ogólny i wszechstronny program, do którego zrealizowania należy dążyć, jeśli obszar naszych portów ma być właściwie powiązany z zapleczem i całym krajem.

**Inż. Tołłoczko**, Radca Izby, dał wyraz opinii, że przy omawianiu zagadnień komunikacyjnych należy mieć na uwadze fakt, że w 1944 roku odbędzie się w Warszawie Powszechna Wystawa Krajowa. Jeśli bowiem w roku 1929 P. W. K. w Poznaniu ściągnęła do Polski dziesiątki tysięcy obcokrajowców, to należy liczyć się z prawdopodobieństwem, że P. W. K. w Warszawie będzie jeszcze większą atrakcją dla cudzoziemców, którzy, korzystając z okazji, zechcą zwiedzić nie tylko naszą stolicę, lecz także Kraków, Zakopane itd., a przede wszystkim Gdynię. Ponieważ w naszym interesie (i to nie tylko regionalnym) leży, ażeby obcokrajowcy zwiedzili w pierwszym rządzie Gdynię, połączenie Gdyni z Warszawą staje się rzeczą niezmiernie aktualną. Mówca wyraził pogląd, że zbudowanie autostrady na trasie, proponowanej przez Prezydenta Barciszewskiego, rozwiązałoby również problem połączenia stolicy z Wybrzeżem.

Poza tym mówca zwrócił uwagę, że przejazd na drodze kołowej pod Mątłwami został nadzwyczaj utrudniony ostrym skretem, spowodowanym przez budowę kolei Herby Nowe — Gdynia, co należy naprawić.

**Radca Stamm**, zwrócił uwagę na krytyczną sytuację gospodarczą, jaka się wytworzyła w północno-za-

chodniej części powiatu chojnickiego wskutek pozostawienia odnośnych węzłów i linii kolejowych po stronie niemieckiej. Na odcinku między Brzeźnem a Chojnicami, a zatem na przestrzeni 60 km, kursuje obecnie zaledwie jeden autobus dziennie, przy czym przejazd w jedną stronę kosztuje 6—7 zł. Poza tym, jeśli chodzi o komunikację towarową, ludność pograniczna jest skazana na trakcję konną. W tych warunkach rolnictwo coraz bardziej podupada, gdyż dowóz sztucznych nawozów i wywóz płodów rolnych jest niezmiernie utrudniony. Uruchomienie większej liczby autobusów oraz samochodów ciężarowych przez przedsiębiorstwo prywatne jest niemożliwe, gdyż trasa jest deficytowa. Powołując się na nastrój wśród pogranicznej ludności, mówca wyraził opinię, że w naszym najżywotniejszym interesie gospodarczo-politycznym leży niezwłoczne zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych omawianego pogranicza. W konkluzji mówca zwrócił się z apelem, ażeby Izba podjęła akcję, zmierzającą do jak najszybszego uruchomienia na powyższym odcinku komunikacji samochodowej osobowej i towarowej przez Polskie Koleje Państwowe.

Niezależnie od powyższego mówca zwrócił uwagę, że na rzece Brdzie możnaby przy minimalnej pomocy Funduszu Pracy stworzyć bardzo atrakcyjny szlak turystyczny od jeziora Charzykowskiego aż do Bydgoszczy.

**Przewodniczący** oświadczył, że w sprawie poruszonej przez przedmówcę Izba podejmie odpowiednią akcję w Dyrekcji O. K. P. w Toruniu.

**Wiceprezydent Juengst**, nawiązując do wywodów Rady inż. Tołłoczki, podkreślił, że przejazd pod Mątwa-  
mi znajduje się w takim stanie, który domaga się interwencji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Poza tym mówca zwrócił uwagę, że przy opracowywaniu zagadnień turystycznych nie należy zapominać, że

do Pomorza przyłączono dwa zdrojowiska (Ciechocinek oraz Inowrocław), z których w szczególności Inowrocław wymaga poparcia.

Wreszcie mówca zwrócił się z apelem o rozesłanie protokołu z niniejszego posiedzenia Zarządom Miejskim, celem umożliwienia im zgłoszenia dalszych wniosków i postulatów.

**Radca Tymieniecki**, podkreśliwszy konieczność budowy nowoczesnego przejazdu na odcinku Toruń — Kowalewo, zwrócił uwagę, że niektóre przejazdy zostały ostatnio pod względem technicznym dość wysoko postawione, jak np. przejazd na odcinku Toruń—Sierpc, który zaopatrzone w automatyczne światła. Jednakże sygnały świetlne tak często się zmieniają, że przejeżdżający są dezorientowani. W tych warunkach — zdaniem mówcy — wyłania się kwestia, czy nie byłoby rzeczą bardziej celową, ażeby automaty świetlne zastąpić bezrobotnymi.

Poza tym mówca poruszył konieczność 1) naprawy szosy na odcinku między Toruniem i Lubiczem, 2) wzmocnienia jezdni na mostach w Fordonie i w Grudziądzu i 3) zmodernizowania trakcji promu na Wiśle między Świeciem i Chełmnem.

**Mgr Semrau**, kierownik Sekcji Dalekobieżnych Samochodów Ciężarowych zgłosił wniosek, ażeby Komisja podjęła akcję, zmierzającą: 1) do zniesienia opłat za przejazdy samochodów przez terytorium W. M. Gdańska oraz 2) do ujednoczenia ceny benzyny w kraju z ceną benzyny na obszarze W. M. Gdańska.

Poza tym mówca zgłosił wniosek o interwencję Izby, zmierzającą 1) do rewizji udzielonych koncesyj na zarobkowy przewóz pojazdami mechanicznymi towarów, 2) do wstrzymania udzielania dalszych koncesyj do czasu zrewidowania koncesyj już udzielonych oraz 3) do ukrócenia niezdrowego pośrednictwa między przewoźnikami samochodowymi towarowymi a ich klientelą.



**Przewodniczący**, przychylając się do wywodów Rady Stamma, oświadczył, że sprawy, objęte wnioskami Mgr. Semraua, znajdują się na porządku dziennym następnego posiedzenia Komisji.

**Posel Marcinkowski**, oświadczył, że jakkolwiek Wielkie Pomorze jest reprezentowane na forum parlamentu w przeważającej mierze przez rolników, to jednak Izba Przemysłowo — Handlowa w Gdyni może liczyć, że postulaty komunikacyjne, obchodzące w równym stopniu przemysł, handel i rolnictwo, będą przez pp. Posłów pomorskich popierane w całej rozciągłości.



## W N I O S K I

Po wyczerpaniu dyskusji Komisja za jednomyślną zgodą wszystkich zebranych przyjęła wnioski treści następującej:

### I. W dziedzinie komunikacji kolejowej.

1) Komisja stwierdza, że w celu zespolenia Wybrzeża z zapleczem i dostosowania systemu dróg kolejowych do zasadniczego kierunku obecnego ruchu towarowego i osobowego, należy niezwłocznie przystąpić:

- a) do budowy drugiego toru kolejowego magistrali węglowej Herby Nowe — Gdynia oraz
- b) do budowy drugiego toru kolejowego na odcinku Gdańsk — Wejherowo.

2) W celu usprawnienia ruchu kołowego, samochodowego i turystycznego, należy przeprowadzić odpowiednie unowocześnienie techniczne przejazdów kolejowych, a w pierwszym rzędzie na skrzyżowaniach z magistralnymi szlakami kołowymi oraz w rejonach nadmorskich lotnisk w tym sensie, ażeby skrzyżowania były dwupoziomowe. Postulat ten dotyczy przede wszystkim przejazdów w punktach następujących: Włocławek, Grudziądz, Bydgoszcz, Subkowy, pod Smętowem, Puckiem, Mątwanami oraz na odcinku Toruń — Kowalewo.

3) W celu zaspokojenia najważniejszych potrzeb w zakresie komunikacji osobowej na rozgałęzionej sieci kolejowej, a w szczególności w powiatach nadmorskich i w okolicach Gdyni, należy uzupełnić tabor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu większą ilością lekkich wozów motorowych.

#### 4) Z uwagi na fakt,

- a) że nawet najdalej posunięta korektura w systemie sieci kolejowej, odziedziczonej po zaborcy, problemu komunikacyjnego na Pomorzu nie będzie w stanie w zupełności rozwiązać, gdyż w rezultacie już niewiele da się zrobić dla istotniejszego skrócenia odległości taryfowych, a tym samym dla radykalnego potaniaenia kosztów transportu,
- b) że zagadnienie komunikacyjno-kolejowe na Pomorzu nie leży bynajmniej w dziedzinie technicznej, lecz taryfowej, gdyż Pomorze nie posiada tak podstawowych surowców, jak węgiel, żelazo itd., z drugiej zaś strony wobec trudności eksportowych nadwyżki swojej produkcji musi zbywać na dalekich rynkach wewnętrznych,

zachodzi nieodzowna potrzeba rewizji dotychczasowej polityki taryfowej PKP., a w szczególności radykalnego obniżenia taryf kolejowych co najmniej na surowce masowo dowożone oraz surowce, półfabrykaty, względnie wyroby gotowe, masowo z obszaru Pomorza wywożone.

## II. W dziedzinie komunikacji kołowej.

1) Z uwagi na konieczność dalszej motoryzacji transportu, jako też na wzmagający się ruch towarowy samochodami ciężarowymi z portów polskich do ośrodków przemysłowych w głębi kraju i na odwrót, należy niezwłocznie przystąpić do planowej budowy prawdziwych szerokich autostrad, łączących najkrótszą linią zaplecze z wybrzeżem.

W szczególności należy niezwłocznie przystąpić do budowy dwóch autostrad, a mianowicie:

- a) pierwszej, któraby zbliżyła nasze porty do stolicy Państwa i Centralnego Okręgu Przemysłowego (kierunek południowo-wschodni), oraz

b) drugiej, która by zbliżyła nasze porty do Górnego Śląska (kierunek południowy).

Poza tym Komisja stwierdza konieczność przyspieszenia budowy mostu na Wiśle pod Chełmnem, który będzie miał znaczenie gospodarcze nie tylko dla środkowego Pomorza, lecz także umożliwi najkrótsze połączenie Łodzi i Torunia z Gdynią, a poza tym odciąży most w Grudziądzu.

W związku z powyższym Komisja stwierdza konieczność rozpoczęcia publicznej dyskusji na temat autostrad pomorskich, zmierzającej do obudzenia świadomości potrzeb komunikacyjnych Pomorza w opinii publicznej i czynników rządowych oraz do ustalenia konkretnych projektów technicznych i finansowych autostrad, które winny być gotowe do wykonania przed drugim okresem planu inwestycji państwowych, przeznaczonym na rozbudowę komunikacji.

2) W celu usprawnienia ruchu automobilowego i turystycznego należy radykalnie uporządkować i standaryzować ustawianie drogowskazów na szosach pomorskich, a w pierwszym rzędzie na szlakach głównych oraz przez miasta i osady.

3) Z uwagi na rolę Wielkiego Pomorza w naszej strukturze ogólnogospodarczej jako obszaru tranzytowego, konserwacja dróg państwowych wymaga regularnych i znacznie większych, niż dotychczas, dotacji z budżetu państwowego. Postulat ten dotyczy w szczególności tras: Inowrocław — Toruń — Grudziądz, Bydgoszcz — Tczew oraz Włocławek — Kowal.

### III. W dziedzinie żeglugi śródlądowej .

Z uwagi na to, że strukturalne rozwiązanie zagadnienia komunikacyjnego na Pomorzu, a zatem radykalne zbliżenie taryfowe Pomorza do źródeł podstawowych surowców względnie rynków zbytu, jest zależne od rozwoju ze-

glugi śródlądowej, należy przystąpić do planowej akcji nad użegłownieniem głównej arterii wodnej Polski — Wisły.

Komisja stwierdza, że niezależnie od terminu rozpoczęcia zasadniczych robót regulacyjnych na Wiśle, niezbędnym jest coroczne asygnowanie sumy około 1.000.000 złotych na utrzymanie w korycie Wisły na odcinku Gdańsk — Warszawa nurtu o głębokości 1 metra.

#### IV. W dziedzinie turystycznej.

W celu podniesienia atrakcyjności letnisk nadmorskich i w Szwajcarii Kaszubskiej oraz uzdrowisk kujawskich, należy:

- a) przystąpić do budowy względnie zmodernizowania hoteli i pensjonatów drogą udzielenia ulg podatkowych i pomocy kredytowej jak ze strony Państwa, tak specjalnie ze strony zainteresowanych samorządów,
- b) udzielić pomocy przy budowie garaży i warsztatów reperacyjnych wzdłuż głównych tras, prowadzących do Wybrzeża,
- c) wydać przy współpracy Koła Miast Pomorskich przewodnik turystyczny po Pomorzu z dokładną mapą turystyczną,
- d) wydać ilustrowane prospekty i przewodniki po miastach o walorach turystycznych; publikacją tą powinny się zająć zainteresowane miasta, jak Toruń, Chełmno, Nowe, Gniew, Grudziądz itd.

Na tym posiedzenie zakończono o godzinie 15.

**Przewodniczący:**

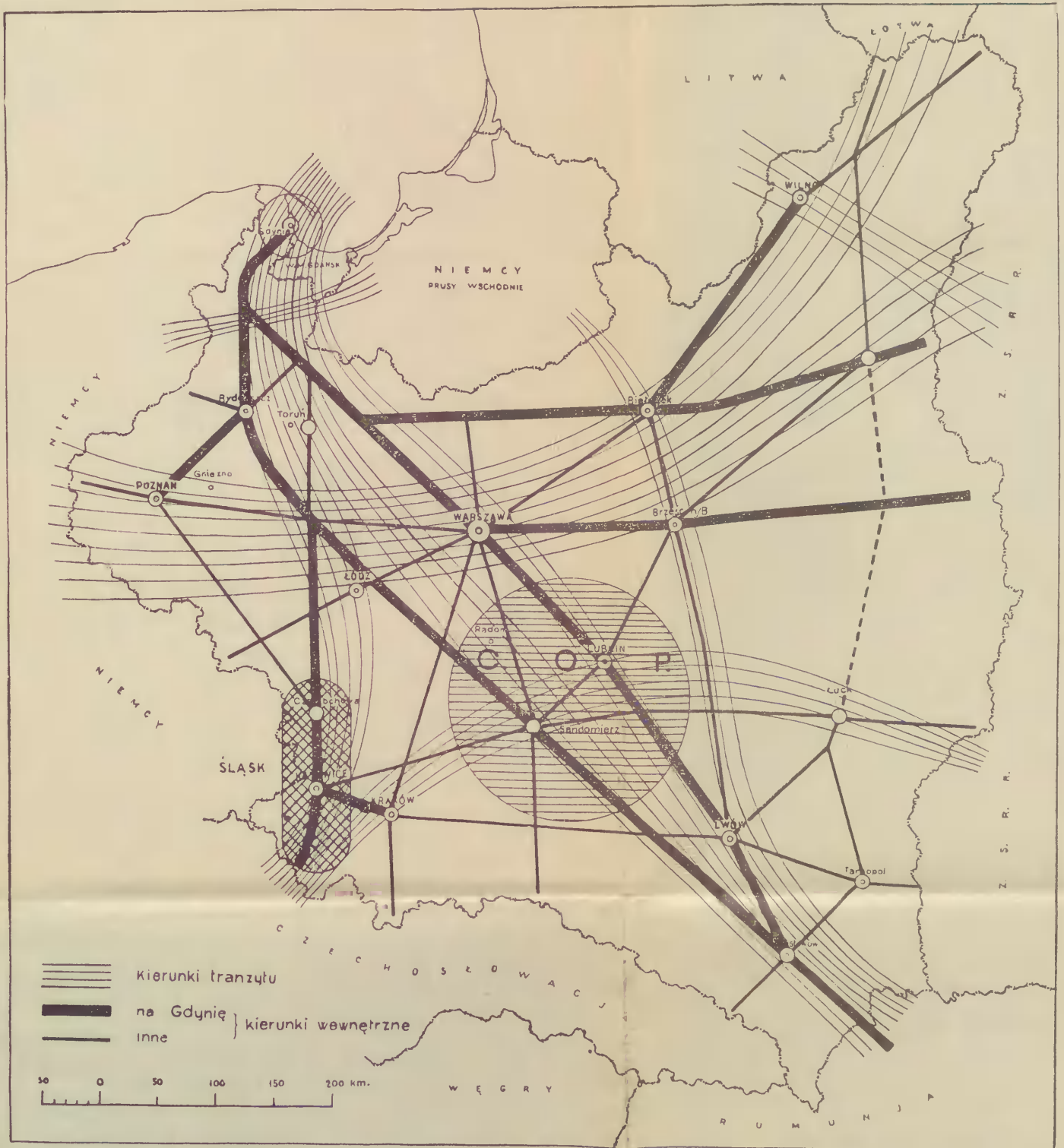
(—) Inż. A. Dziedziul.

**Protokółował:**

(—) Zdanowicz.



# POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE GDYNI NA TLE FUNKcjONALNEGO UKŁADU KOMUNIKACJI KRAJU

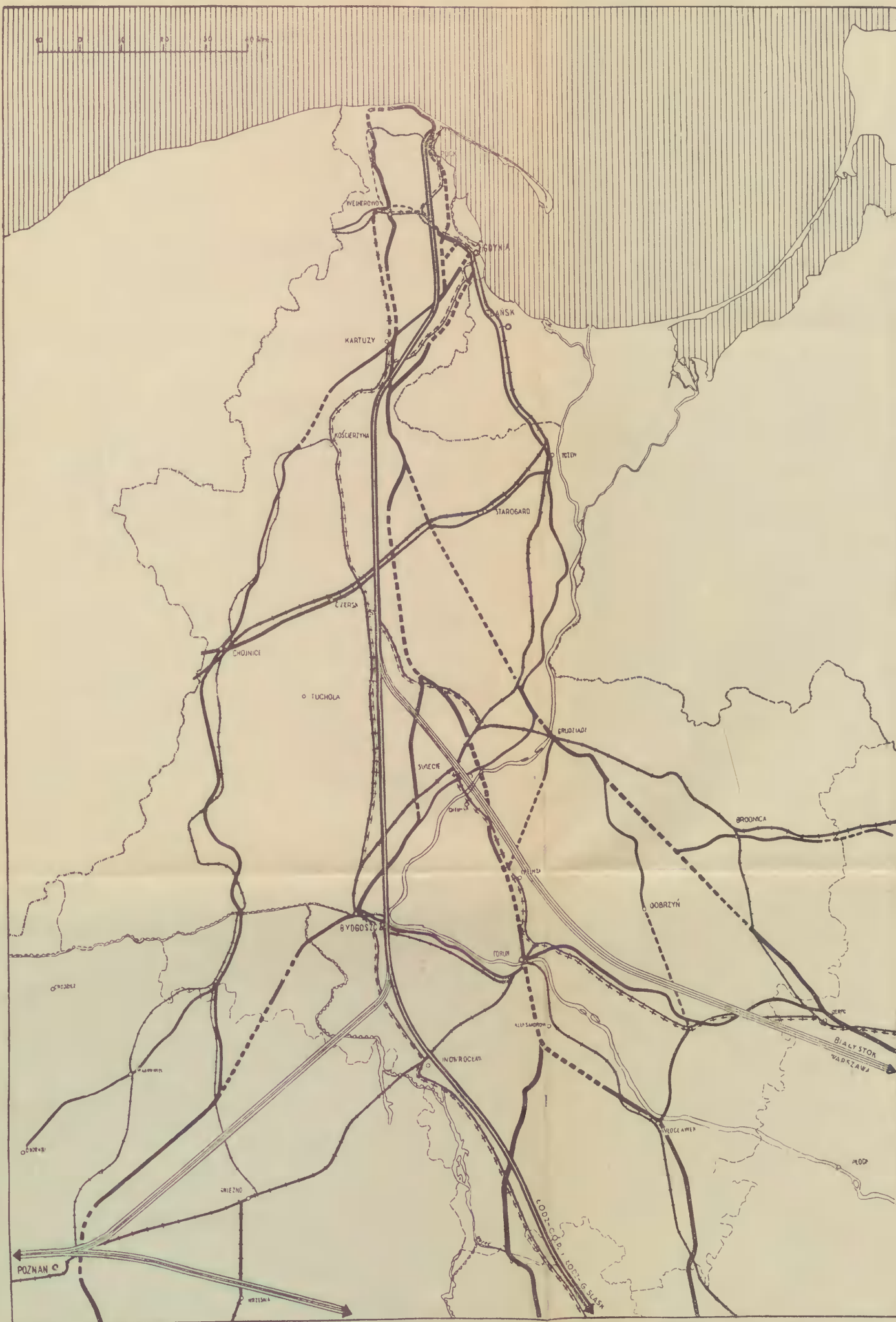


NA PODSTAWIE MATERJAŁÓW BIURA PLANOWANIA KRAJOWEGO PRZY GAB. WICEPREMIERA  
OPRACOWANO W BIURZE REG. PLANU ZABUDOWANIA POŁN. CZĘŚCI WOJEW. POMORSKIEGO



# SCHEMAT GŁÓWNEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO POMORZA

OPRACOWANY PRZEZ BIURO PLANU REGIONALNEGO. A UWZGLĘDNIAJĄCY POSTULATY SFER GOSPODARCZYCH POMORZA



**AUTODROGI** PROJ. I ETAP **ARTERIE DROG.** ISTN. PROJ. **KOLEJE** ISTN. PROJ. **RZEKI I KANAŁY** ISTN. PROJ.





MUZEUM  
MIASTA  
GDYNI  
BIBLIOTEKA

Zapowiedź  
Książki  
tymczasowa  
Gdynia  
883/112

ZAKŁADY GRAFICZNE  
BOLESŁAWA SZCZUKI  
WĄBRZEŻNO-POM.