

Separacja sieci kolejowych na Pomorzu Nadwiślańskim w latach 1920-1939

Przejęcie Pomorza Nadwiślańskiego przez Polskę w początkach 1920 r., prócz skutków czysto politycznych, wywołało także liczne inne problemy, w tym konieczność dostosowania do nowych wymogów sieci transportowych. Problem był o tyle skomplikowany, że nie wystarczyło wyodrębnić dróg i kolei z niemieckiego systemu komunikacyjnego, lecz także należało wkomponować je w system komunikacyjny Rzeczypospolitej, zdefragmentyzowany przez ponad 100-letni okres zaborów. Dodatkowym czynnikiem komplikującym kwestie transportu na Pomorzu Nadwiślańskim była konieczność zapewnienia przewozów pasażerskich i towarowych pomiędzy Niemcami właściwymi a Prusami Wschodnimi. W konsekwencji problem sieci komunikacyjnych na Pomorzu Nadwiślańskim w latach 1920-1939 generował liczne konflikty polityczne pomiędzy sąsiadującymi państwami. Niewątpliwie jednym z najważniejszych był spór o możliwość budowy niemieckiej drogi eksterytorialnej przez terytorium Pomorza polskiego.

Zmierzając do ograniczenia sporów, Polska dążyła do takiego przekształcenia sieci komunikacyjnych, by w całości znalazła się ona na obszarze państwa, a także by w pełni kontrolować transfer niemiecki przez ziemie polskie. Najważniejszym elementem komunikacji Pomorza w I połowie XX w. była sieć kolejowa, która całkowicie powstała w okresie zaborów, a więc była nierozzerwalną częścią niemieckiego systemu kolejowego, który w obszarze Pomorza tylko jedną linią kolejową łączył się z rosyjskimi kolejami.

Budowa linii kolejowych w XIX w. w istotny sposób wpłynęła na zmianę istniejącego od czasów średniowiecza systemu komunikacyjnego Pomorza. Sieć ta powstała w okresie wczesnego średniowiecza w oparciu o naturalne ukształtowanie terenu oraz szlaki handlowe. Początkowo dominowały drogi wodne i lądowe gruntowe. W XIX i XX w. sieć komunikacyjna została zdominowana przez linie kolejowe oraz drogi utwardzone. Warto podkreślić znaczenie wodnych szlaków

¹ Patrz: J.W. Gan, *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1978; *Wisła w dziejach Polski*, [red.] S. Gierszewski, Gdańsk 1982.

komunikacyjnych na Pomorzu, zwłaszcza Odry i Wisły¹. Rzeki te stanowiły dogodne drogi transportu produktów masowych z głębi kraju do portów morskich. Wisła do schyłku XVIII w. odgrywała zasadniczą rolę w polskim eksporcie zboża, będąc głównym szlakiem komunikacyjnym zaopatrującym port gdański. Podobną rolę odgrywała Odra względem Szczecina, z tym że u schyłku XIX i w XX w. rzeka ta stała się ważnym szlakiem wywozowym dla śląskiego węgla. Te dwie arterie już u schyłku XVIII w. połączono Kanalem Bydgoskim spinającym Brdę i Noteć². Poprzez sieć kanałów niemieckich główne rzeki Polski połączyły się z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych. Poza głównymi rzekami inne, mniejsze cieki wodne stanowiły szlaki komunikacyjne o lokalnym znaczeniu. Zaopatrywały one mniejsze porty lub miejscowości w głębi lądu³. Od X w. głównymi portami Pomorza były: Gdańsk, Ustka, Szczecin, Kołobrzeg, Stralsund, a w XX w. także Gdynia. Porty pomorskie miały połączenia z wszystkimi ważniejszymi portami bałtyckimi, a od XIV w. także z portami Europy Zachodniej. W XX w. trzy główne porty Pomorza – Gdańsk, Gdynia i Szczecin, uzyskały połączenia praktycznie ze wszystkimi portami świata. Mimo poważnych inwestycji w drogi wodne, dokonanych w Niemczech w XIX i XX w., tego rodzaju transport przegrał rywalizację z komunikacją lądową, zwłaszcza kolejową.

Jak już wspomniano, główne lądowe szlaki komunikacyjne Pomorza zostały wytyczone już w średniowieczu⁴. Zwornikiem dróg w zachodniej części regionu był Szczecin, z którego na zachód odchodziły trzy drogi o znaczeniu ponadregionalnym: Szczecin-Stare Warpno-Anklam-Rostok-Hamburg; Szczecin-Pasewalk-Neubrandenburg-Hamburg; Szczecin-Przeclaw-Brandenburg-Berlin. W kierunku wschodnim ze Szczecina wychodziły dwie drogi – przez Dąbie, Maszewo, Białogard, Koszalin, Słupsk, Wejherowo do Gdańska i druga przez Stargard Szczeciński, Choszczno, Dobiegniew, w kierunku Wielkopolski. Ponadto w kierunku południowym przez Pyrzyce biegła droga główna na Śląsk, która w miejscowości tej rozwidlała się i wschodnia odnoga szła przez Strzelce, Drezdenko, Szamotuły do Poznania. Od XIV w. ważną drogą Pomorza na linii wschód-zachód była tzw. „Via Marchiorum”, która przez Cedynię, Choszczno, Wałcz, Chojnice, Tczew biegła do Gdańska oraz do Sambii. Istotną rolę odgrywała także droga wzdłuż wybrzeża morskiego od Wolina przez Kamień Pomorski, do Kołobrzegu i dalej wspomnianym już szlakiem do Gdańska. We wschodniej części Pomorza najważniejszą drogą był trakt wzdłuż Wisły

² Patrz: M. Badtke, *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2006.

³ U ujścia Parsęty rozlokował się Kołobrzeg, Wieprzy – Darłowo, nad Słupią leżały Słupsk i Ustka. Rozwój przemysłu drzewnego Bydgoszczy w XIX w. był ściśle związany ze splawem drewna Brdą z Borów Tucholskich.

⁴ *Historia Pomorza*, t. I: *do 1466*, [red.] G. Labuda, cz. I, Poznań 1969, s. 55.

od Gdańska przez Tczew, Gniew, Świecie, Bydgoszcz i dalej na południe w głąb Polski⁵.

Prócz dróg głównych na Pomorzu znajdowało się wiele dróg lokalnych oraz rokadowych w stosunku do szlaków biegnących ze zachodu na wschód⁶.

Nasylenie drogami bitymi na Pomorzu do połowy XX w. było stosunkowo niezłe i w zależności od regionu wahało się poniżej średniej krajowej w Niemczech lub nieco powyżej średniej krajowej w Polsce. Największe zagęszczenie dróg występowało w rejonie Gdańska, Szczecina i Bydgoszczy, najniższe na środkowym Pomorzu i w Borach Tucholskich. W ogólnym systemie komunikacyjnym Niemiec i Polski drogi pomorskie odgrywały drugorzędną rolę. Zasadniczo największe obciążenia transportowe występowały na drogach zmierzających do wielkich portów i na drogach łączących wielkie miasta regionu i region z obszarami sąsiadującymi⁷. W okresie niemieckim główny kierunek transportu wiódł do portu szczecińskiego ze środkowych Niemiec i ze Śląska oraz z głębi Niemiec do Prus Wschodnich. Po 1920 r. szczególnej wagi nabrały drogi idące z głębi Polski do portów Zatoki Gdańskiej.

Warto podkreślić także istnienie dwóch ważnych węzłów drogowych w południowo-wschodniej części Pomorza, czyli Bydgoszczy i Torunia⁸.

Taki układ komunikacyjny przetrwał bez większych zmian do lat trzydziestych XX w., kiedy to Niemcy zaczęli realizować plan budowy ogólnokrajowych autostrad, którego jednym z ważnych elementów była droga: Tylża-Królewiec-Gdańsk-Szczecin-Berlin-Lipsk-Altenburg-Greiz-Plannen-Hof-Beyreuth-Norymberga-Augsburg-Monachium. Droga ta powstała na odcinkach Berlin-Stettin oraz Königsberg-Elbing oraz Lipsk-Monachium, na pozostałych odcinkach budowa była zaawansowana w różnym stopniu⁹. Autostrada ta musiała przebiegać na krótkim odcinku przez terytorium Polski, co znalazło wyraz w polsko-niemieckich rozmowach dyplomatycznych już od 1936 r., początkowo zresztą wcale nie w konfrontacyjnym tonie¹⁰. W sumie zaawansowanie budowy auto-

⁵ Z. Robak, *Drogi czy bezdroża? Niektóre aspekty średniowiecznej komunikacji*, „Alma Mater” www2.almamater.uj.edu.pl/99/48.pdf [dostęp: 10.01.2014].

⁶ Ibidem.

⁷ *Historia Pomorza*, t. I, s. 299.

⁸ *Vogelkarte des Deutschen Reichs in 27 Blättern*, Gotha 1907, k. nr 10.

⁹ Z. Klaczyńska, *Niemieckie drogi samochodowe*, „Autobus”, z. nr 1 z 1934; I. Strohkark, *Die Wahrnehmung von „Landschaft” und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*, Hannover 2001; *Zur Geschichte der Autobahn*; <http://members.a1.net/wabweb/history/rab.htm> [dostęp: 06.08.2008].

¹⁰ Pierwotnie spór dotyczył nie samej idei budowy autostrady, co jej przebiegu. M. Konrat, *Droga do Gdańska. Autostradą przez korytarz*, „Polityka” 2006, nr 7, dodatek: „Pomocnik Historyczny” 2006, nr 1. Polacy proponowali, by biegła ona w najwyższym miejscu korytarza, a więc

strady do 1939 r. było bardzo zróżnicowane, od prac studyjnych do oddania do użytku szlaku jednojezdniowego.

W 1920 r. Polska przejęła na Pomorzu Nadwiślańskim gęstą sieć dróg bitych, lecz o niskim standardzie technicznym. Gęstsza sieć dróg w Polsce występowała tylko na Śląsku i w Wielkopolsce. Polskie inwestycje drogowe na Pomorzu w latach 1920-1939 były stosunkowo skromne, a realizowano je, zwłaszcza w latach 1936-1939, z myślą o powiązaniu regionu z pozostałą częścią kraju oraz uniezależnieniu się od dróg biegnących przez Niemcy lub Wolne Miasto Gdańsk. Nikłe zainteresowanie budownictwem drogowym wynikało z bardzo niewielkiej liczby samochodów w Polsce. Liczba ta zaczęła wzrastać w latach trzydziestych, tym niemniej w porównaniu z innymi krajami europejskimi była wyjątkowo mała¹¹.

Mimo małego zapotrzebowania na drogi bite w Polsce tuż przed wojną rozpoczęła się dyskusja nad koniecznością budowy dróg autostradowych i szybkiego ruchu. I Polski Kongres Inżynierów we Lwowie, zwołany we wrześniu 1937 r., uchwalił potrzebę przeznaczenia odpowiednich kredytów na cele gospodarki drogowej w budżecie państwowym i budżetach samorządów. Zakres niezbędnych inwestycji zawarto w referacie pt. *Zagadnienie transportu lądowego*, opracowanym przez Komisję Związku Inżynierów Drogowych pod przewodnictwem inż. A. Gajkowicza. Interesującą koncepcją rozwoju sieci drogowej w Polsce przedstawił prof. M.W. Nestorowicz, który widział potrzebę budowy około 4000-6000 km autostrad w czasie około 30 lat¹². Prognoza ta zakładała budowę na Pomorzu dominującej autostrady Gdynia-Bydgoszcz-Katowice, która stanowiłaby oś drogową dla całej zachodniej części kraju. Ponadto postulował on budowę krótkiego 50-kilometrowego odcinka od Bytowa do granicy z Wolnym Miastem Gdańskiem, który byłby jednym z łączników polskiej sieci autostrad z siecią ogólnoeuropejską. Trzecią drogą, według Nestorowicza, niezbędną w północno-zachodniej części kraju, byłaby autostrada łącząca Bydgoszcz przez Poznań z Częstochową. Bydgoszcz stanowiłaby więc

na odcinku Bytów – granica WMG. O takiej lokalizacji pisał jeszcze w 1939 r.: M.W. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce*, „Drogowiec” nr 9, 5 marca 1939 r.

¹¹ W 1931 r. liczba samochodów w Polsce wynosiła 39,4 tys. sztuk, w tym 7,4 tys. ciężarówek i 4,3 tys. autobusów. W latach 1931-1935 liczba ta obniżyła się do 25,9 tys. sztuk i należała do najmniejszych wśród państw europejskich. W ostatnich latach przed wybuchem wojny liczba ta zaczęła stopniowo wzrastać, by w 1938 r. przekroczyć 38 tys., a więc liczbę jednego pojazdu na 1000 mieszkańców. Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski Międzywojennej*, t. III: 1930-1935, Warszawa 1982, s. 315; E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1920-1939*, Szczecin 1982, passim.

¹² Ówczesne pojęcie „autostrada” odnosiła się do wszystkich dróg przeznaczonych do komunikacji samochodowej, także jednojezdniowych, ze skrzyżowaniami kolizyjnymi.

główny węzeł komunikacji drogowej na Pomorzu¹³. Te interesujące propozycje nie spotykały się z większym zainteresowaniem władz państwowych. Zwłaszcza krytyczny był stosunek władz wojskowych, które wręcz uważały, że budowa wysokiej klasy dróg byłaby przede wszystkim w interesie armii o wysokim stopniu motoryzacji, a więc sąsiadów Polski, zwłaszcza w interesie szybko motoryzującej się armii niemieckiej, czeskiej oraz Armii Czerwonej¹⁴.

Najważniejszą nową drogą na Pomorzu była wybudowana w latach 1936-1939 tzw. „autostrada” Warlubie-Osiek-Lubiechowo będąca odcinkiem szlaku łączącego Warszawę przez Toruń z Gdynią. Elementem trasy był także most drogowy w Toruniu otwarty w 1934 r. Budowla powstała z elementów zdemontowanego mostu przęsłowego na Wiśle w Opaleniu, który zlikwidowano nie tylko ze względu na jego ograniczoną rolę komunikacyjną, lecz także z przyczyn bezpieczeństwa państwa¹⁵.

W sumie więc system dróg bitych oraz szlaków wodnych zupełnie nie zaspokajał potrzeb transportowych Polski na Pomorzu nadwiślańskim, dodatkowo niski poziom motoryzacji powodował, że transport samochodowy traktowany był bardziej jako ciekawostka, a nie poważna alternatywa dla transportu kolejowego. Tym samym najważniejszym rodzajem transportu na Pomorzu była kolej, która – jak już wspomniano – była ściśle związana z kolejami niemieckimi, tylko luźno powiązany z Polską centralną i wschodnią. Połączenie różnych sieci kolejowych w jeden organizm wymagało znaczących inwestycji i stało się jednym z głównych zadań II Rzeczypospolitej.

W trzecim dziesięcioleciu XIX w. powstała alternatywa dla tradycyjnego transportu w postaci komunikacji kolejowej. Nowy środek transportu był zde-

¹³ M.W. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce*, „Drogowiec” nr 9, 5 marca 1939.

¹⁴ CAW, 303.I.38, *Kancelaria Sztabu Głównego Oddział II, referaty w sprawie motoryzacji armii niemieckiej z 1939 r.*

¹⁵ Archiwum Akt Nowych (AAN), Ministerstwo Robót Publicznych, sygn. 24, *Sprawa mostu na Wiśle w Opaleniu. Korespondencja 1928*. Minister robót publicznych Jędrzej Moraczewski w piśmie z końca 1928 r. do ministra spraw zagranicznych Augusta Zaleskiego, ministra skarbu Gabriela Czechowicza i do Komitetu Budowy Mostu Drogowego na Wiśle w Toruniu, określił przesłanki konieczności demontażu mostu w Opaleniu: „zgodnie z pismem Oddziału II Sztabu Generalnego L.2164/II Inf. Tr.T.O. z dnia 4 października b.r. [1928 – przyp. S.S.] dołączonem do niniejszego w odpisie, sprawa rozebrania mostu drogowego na Wiśle w Opaleniu posiada specjalnie ważne znaczenie zarówno z punktu widzenia obrony Państwa jak i stosunków politycznych, przyczem konieczne jest rozebranie wspomnianego mostu w najkrótszym czasie. Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych i Sztabem Generalnym przystąpiło już b.r. do spełnienia tego zadania (ustaliło ze względów budżetowych dwuletni program robót i wyasygnowało w roku bieżącym na ten cel cały dyspozycyjny kredyt w wysokości jednego miliona złotych z kredytu nadzwyczajnego Dz.Z, rozdz. 4 § 14 budżetu na rok 1928/29)”.

cydowanie szybszy i o większej nośności niż tradycyjne oparte o ciąg zwierząt, w konsekwencji szybko kolej stała się dominującym rodzajem transportu w Europie. W Niemczech pierwsze linie kolejowe pojawiły się już w latach trzydziestych XX w. i w krótkim czasie sieć kolejowa stała się jedną z najgęstszych na świecie. Pierwsza linia kolei parowej w Niemczech powstała w 1835 r. w Bawarii, a w tym samym roku w Szczecinie powołano „Komitet Budowy Kolei Berlińsko-Szczecińskiej”, który doprowadził do uruchomienia w 1843 r., przez kapitał prywatny, linii kolejowej Berlin-Szczecin, pierwszej linii łączącej Pomorze z centralnymi Niemcami.

Jednak rzeczywisty rozwój kolei pomorskich rozpoczął się wraz z dostrzeżeniem przez władze Królestwa Pruskiego znaczenia kolei w procesie intensyfikacji rozwoju gospodarczego, zwłaszcza w warunkach powstania niemieckiej wolnej przestrzeni celnej w 1834 r. (Niemieckiego Związku Celnego) i możliwości usprawnienia administracji państwa, co było szczególnie ważne w sytuacji kształtowania się unitarnego państwa biurokratycznego¹⁶. Proces ten został zdecydowanie przyśpieszony, gdy za sprawą Helmutha Karla Bernharda von Moltke dostrzeżono wielkie możliwości wykorzystania kolei w działaniach wojennych. Jego teoria „rozwinęcia mobilizacyjnego” pozwalająca na dokonywanie szybkich przerzutów wojsk oraz ich koncentracji wymagała sprawnego transportu, a kolej była w tym wypadku rozwiązaniem doskonałym¹⁷.

Koleje pomorskie budowane były przez państwową Ostbahn (Kolej Wschodnią) oraz, zwłaszcza szlaki lokalne, przez kapitał prywatny. Zadaniem Ostbahn było zapewnienie komunikacji na linii Berlin-Królewiec przez Szczecin, Piłę, Bydgoszcz, Tczew, co zostało urzeczywistnione w 1853 r. W latach 1871-1873 Kolej Wschodnia zakończyła realizację dwóch wielkich inwestycji: drugiej linii w kierunku granicy rosyjskiej z Torunia przez Iławę, Olsztyn, Korsze, Gierdawy po Wystruć oraz skróտowego połączenia Piła-Chojnice-Starogard Gd.-Tczew. Należy również podkreślić powstanie północnego połączenia Gdańska ze Szczecinem przez Stargard Szczeciński-Runowo-Białogard-Koszalin-Słupsk. Modernizowano też szlaki istniejące, głównie poprzez ułożenie drugiego toru¹⁸.

Obok głównych linii zaczęły też powstawać od końca lat siedemdziesiątych połączenia rokadowe, np. Poznań-Szczecinek-Białogard; Szczecinek-Ustka; Działdowo-Wielbark-Brodnica-Jabłonowo-Grudziądz-Chojnice; Toruń-Gru-

¹⁶ Proces budowy takiego państwa zapoczątkowały reformy administracyjne Karla Augusta von Hardenberga i Heinricha Friedricha Karla vom Steina przeprowadzone w latach 1807-1812 i późniejsze ich kontynuacje. Zob. W. Hubatsch, *Die Stein-Hardenbergschen Reformen*. Darmstadt 1989.

¹⁷ J. Orzechowski, *Dowodzenie i sztaby*, t. I, Warszawa 1974, s. 451.

¹⁸ Patrz: A. Geißler, K. Koschinski, *130 Jahre Ostbahn Berlin – Königsberg – Baltikum*, Berlin 1997; W. Klee, *Preußische Eisenbahngeschichte*, Stuttgart 1982; E. Rehbein, *Zum Charakter der preußischen Eisenbahnpolitik von ihren Anfängen bis zum Jahre 1879*, Dresden 1953.

dziądz-Malbork i Gniezno-Chojnice i inne¹⁹. W sumie na Pomorzu do 1920 r. zbudowano linie i węzły kolejowe o znaczeniu transregionalnym, regionalnym i lokalnym o łącznej długości ok. 5500 km, co dawało dużą gęstość kolei na 100 km kw. wynoszącą około 8,5 km. W Preußen Provinz długość linii kolejowych wynosiła 2411 km, co dawało gęstość 9,3 km na 100 km kw., nieco mniej gęsta sieć kolei była w Pommern Provinz, gdzie 2353 km powodowało gęstość 7,8 km na 100 km kw. Podobną wielkość dawało 800 km kolei w północnej części Provinz Posen. Mimo tych znaczących wartości gęstość linii kolejowych na Pomorzu była znacznie mniejsza niż średnia w całej Rzeszy, gdzie wynosiła ona 11,5 km kw.²⁰

Podział Pomorza w 1920 r. na polskie i niemieckie spowodował rozerwanie zwartej dotychczas sieci pomorskich linii kolejowych. W układzie komunikacyjnym Niemiec główną rolę odgrywały szlaki biegnące równoleżnikowo, a więc z głębi Niemiec w kierunku Prus Wschodnich. W Polsce zdecydowanie wyższą rangę uzyskały linie o kierunku południkowym, które stanowiły połączenia głębi kraju z portami wywozowymi.



Ryc. 1. Sieć linii kolejowych na Pomorzu w 1925 r.

Źródło: Szczeciński Portal Historyczny; <http://www.szczecinek.org/images/mapy/58090960.jpg>

¹⁹ Patrz: W. Bäumer, S. Buße, *Eisenbahnen in Pommern*, Eggllham 1988; W. Klee, *Preußische Eisenbahngeschichte*, Stuttgart 1982; E. Rehbein, op. cit.

²⁰ *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1920*, Berlin 1920, s. 131.

Głównym problemem, który dotknął w 1920 r. niemiecką sieć kolejową Pomorza, była utrata zarządu na liniach kolejowych: Chojnice-Tczew oraz Piła-Bydgoszcz-Toruń w kierunku Olsztyna, a także wielkiego węzła kolejowego w Gdańsku. W konsekwencji głównym celem polityki transportowej Niemiec było zapewnienie efektywnego tranzytu towarów i ludzi z Niemiec do Prus Wschodnich. Już traktat wersalski w artykule 89 zapewniał swobodę niemieckiego tranzytu przez terytorium Polski, zobowiązując ją do zapewnienia: „wolności tranzytu osobom, okrętom, statkom, wagonom i transportom pocztowym przechodzącym tranzytem z Prus Wschodnich do reszty Niemiec lub odwrotnie, przez terytorium Polski, włączając w to jej wody terytorialne, traktować je we wszystkim, co dotyczy ułatwień, ograniczeń i wszelkich innych spraw, co najmniej z takimi samymi względami jak osoby, towary, okręty, statki, wagony i transporty pocztowe, które są narodowości, pochodzenia, importu, własności lub miejsca wysłania polskiego albo też innego, które cieszy się jeszcze wyższymi od polskiego względami. Towary tranzytowe będą wolne od wszelkich opłat celnych oraz innych podobnych. Wolność tranzytu będzie się rozciągała także na komunikację telegraficzną i telefoniczną na warunkach określonych w Konwencjach”²¹.



Ryc. 2. Stacja kolejowa w Szymankowie na linii Tczew-Królewiec, miejsce funkcjonowania polskiej placówki celnej w Wolnym Mieście Gdańsk

Źródło: http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/pl/serwis-sg/polskie_formacje_graniczne/tradycje/stowarzyszenie_weteranow/szymankowo [dostęp: 10.01.2014].

²¹ *Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku*, DzU 1920, nr 35, poz. 200.

Ta ogólna dyrektywa wymagała jednak precyzyjnego opisanie w porozumieniach dwustronnych, co mogło dopiero warunkować pełne bezpieczeństwo i porządek na szlakach komunikacyjnych i telekomunikacyjnych. Zagadnienie to stało się ważnym zadaniem dyplomacji obu państw w pierwszych latach po ratyfikacji traktatu wersalskiego. Maksymalistyczne propozycje Republiki Weimarskiej, czyli uzyskanie eksterytorialności na którymś ze szlaków kolejowych, były praktycznie niemożliwe do przyjęcia przez Polskę.

Początkowo tranzyt przez Pomorze odbywał się na podstawie *Rozporządzenie Rady Ministrów RP w przedmiocie tymczasowego uregulowania ruchu tranzytowego i sąsiedzkiego między Polską a Niemcami z 1 kwietnia 1920 r.*²² Dokument ograniczał tranzyt do jednej linii kolejowej: Chojnice-Tczew-Malbork, a także wprowadzał ograniczenia liczby składów, wagonów itp. Było to rozwiązanie tymczasowe obowiązujące do czasu podpisania umowy stałej z Niemcami. *Konwencję między Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec* podpisano w Paryżu 21 kwietnia 1921 r.²³ Precyzyjnie określała ona zasady niemieckiego tranzytu przez terytorium Polski, który podzielono na trzy kategorie, tzn. tranzyt zwykły podlegający międzynarodowym regulacjom w sprawie przewozów międzynarodowych, tranzyt uprzywilejowany odbywający się przez terytorium Polski bez kontroli celnej i granicznej, lecz bez możliwości zatrzymywania się na stacjach pośrednich oraz tranzyt wojskowy. Podstawową zasadą tranzytu było wykonanie go najkrótszą możliwą drogą od granicy do granicy, co spowodowało wytyczenie dziesięciu szlaków kolejowych pozwalających na transport towarów i ludzi z różnych części Niemiec do Prus Wschodnich. Wszystkie te trasy przebiegały na znacznych odcinkach przez polskie Pomorze, były to linie:

- Laudenberg-Gdańsk-Tczew-Marienburg;
- Chojnice-Tczew-Marienburg;
- Schneidemühl-Bydgoszcz-Toruń-Deutsch Eylau;
- Schwiebus-Zbąszyń-Poznań-Toruń-Deutsch Eylau;
- Züllichau-Zbąszyń-Poznań-Torun-Deutsch Eylau;
- Drawicz-Leszno-Poznan-Toruń- Deutsch Eylau;
- Fraustadt-Leszno-Poznań-Toruń-Deutsch Eylau;
- Oels-Krotoszyn-Gniezno-Toruń-Deutsch Eylau;
- Gardeja-Marienburg-Gdańsk;
- Deutsch Eylau-Marienburg-Gdańsk.

²² DzU 1920, nr 30, poz. 176.

²³ DzU 1922, nr 61, poz. 549.

Mimo że umowa w pełni gwarantowała realizację postanowień traktatu wersalskiego w sprawie tranzytu przez Polskę, Niemcy nie do końca akceptowali jej treści, ciągle uważając, że bardziej sprawiedliwe byłoby np. wytyczenie eksterytorialnego szlaku komunikacyjnego przez „korytarz”²⁴. Strona niemiecka praktycznie do 1939 r. z różną intensywnością podejmowała kwestie eksterytorialności tranzytu przez Pomorze Nadwiślańskie, uzasadniając swoje żądania nie tylko koniecznością usprawnienia transportu pomiędzy obu częściami Niemiec, ale także twierdzeniem, że strona polska nie jest w stanie utrzymać odpowiedniego stanu technicznego tranzytowych szlaków kolejowych. Szczególnie ostro władze i prasa niemiecka krytkowały stan techniczny polskich szlaków kolejowych po tragicznej w skutkach katastrofie pod Starogardem, która wydarzyła się w nocy z 30 kwietnia na 1 maja 1925 r. Z powodu rozkręcenia szyn pociąg międzynarodowy relacji Insterburg-Berlin, składający się z 9 wagonów, w tym 1 sypialnego i 1 bagażowego, stoczył się z 8-9-metrowego nasypu. W rezultacie zamachu na miejscu zginęło 25 pasażerów, w większości obywatele niemieckich (12 kobiet, 11 mężczyzn oraz 2 dzieci), a co najmniej 12 odniosło ciężkie rany²⁵. Prasa pomorska szeroko rozpisывała się o katastrofie, mocno podkreślając fałszywy ton prasy niemieckiej, która doszukiwała się przyczyn katastrofy w fatalnym stanie podkładów kolejowych na linii kolejowej Chojnice-Tczew²⁶.

Mimo prób rewizji polsko-niemieckiego porozumienia dotyczącego tranzytu kolejowego Niemcom nie udało się zmienić jego zasad i do wybuchu wojny odbywał się on na zasadach określonych w 1921 r. Podpisywane w okresie późniejszym polsko-niemieckie umowy kolejowe miały na celu wyłącznie usprawnienie tranzytu i transportu kolejowego bez naruszania przyjętych zasad²⁷. Należy jednak przyjąć, że problem linii tranzytowych pomiędzy obiema

²⁴ Idea eksterytorialności drogi odwoływała się do doświadczeń w zakresie umiędzynarodowienia szlaków wodnych oraz do rozważanych w trakcie kongresu paryskiego różnych wariantów zapewnienia Polsce dostępu do morza. W Niemczech rodziły się różne projekty drogi eksterytorialnej, np. budowa wielokilometrowego mostu między granicami, tak by nie doszło do uszczuplenia terytorium Polski. Szkic o kwestii drogi eksterytorialnej: M. Kornat, op. cit.

²⁵ Patrz: K. Halicki, *Katastrofa kolejowa pod Starogardem w 1925 roku – studium przypadku*, „Problemy Kryminalistyki” 2009, nr 265 (lipiec-wrzesień), s. 63-71.

²⁶ *Echa katastrofy starogardzkiej*, „Kurier Poznański” nr 75, 17 II 1926 r.; *Niemcy wyzyskują katastrofę*, „Gazeta Bydgoska” nr 102, 3 V 1925 r.; *Echa katastrofy starogardzkiej. W Gdańsku zbiera się polsko-niemiecki kolejowy trybunał rozjemczy. Chamberlain o katastrofie*, „Gazeta Bydgoska” nr 107, 9 V 1925 r.; *Echa katastrofy kolejowej pod Starogardem*, „Gazeta Bydgoska” nr 110, 13 V 1925 r.; *Napaści niemieckie z powodu katastrofy starogardzkiej*, „Słowo Pomorskie” nr 103, 3 V 1925.

²⁷ *Ustawa z dnia 18 lutego 1932 r. w sprawie ratyfikacji umowy polsko-niemieckiej o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W.M. Gdańska, i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzecimi*



Ryc. 3. Katastrofa kolejowa pod Starogardem (30 kwietnia/1 maja 1925 r.)

Źródło: K. Halicki, *Katastrofa kolejowa pod Starogardem w 1925 roku – studium przypadku*, „Problemy Kryminalistyki” nr 265, lipiec-wrzesień 2009, s. 63.

częściami Niemiec spowodował, że całkowita separacja sieci kolejowych Polski i Niemiec na Pomorzu Nadwiślańskim okazała się niemożliwa i – jak już wspomniano – kwestia ta stanowiła przez cały okres międzywojenny istotny czynnik konfliktogenny w stosunkach między obu sąsiadującymi krajami.

Polska w 1920 r. przejęła na Pomorzu Nadwiślańskim i północnej Wielkopolsce ponad 2500 km linii kolejowych. Zgodnie z zapisami artykułu 104.3

państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W.M. Gdańska i Prusy Wschodnie, – podpisanej wraz z protokółem końcowym w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r. (DzU 1932, nr 24, poz. 184); Konwencja dodatkowa między Polską a Niemcami dotycząca wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec, podpisana w Berlinie dnia 15 lipca 1922 r. (DzU 1932, nr 53, poz. 526); Oświadczenie Rządowe z dnia 28 maja 1932 r. w sprawie konwencji między Polską a Niemcami, podpisanej w Berlinie dnia 15 lipca 1922 r. celem uzupełnienia konwencji między Polską, Niemcami i Wolnym Miastem Gdańskiem, dotyczącej wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r. (DzU 1932, nr 53, poz. 527); Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzema państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzema państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i Prusy Wschodnie, podpisana w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 18 lutego 1932 r.) (DzU 1933, nr 46, poz. 353); Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką, uzupełniająca umowę polsko-niemiecką z dnia 27 marca 1926 r. o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 2 czerwca 1937 r. (DzU 1937, nr 76, poz. 548).

traktatu, także kolej Wolnego Miasta Gdańska została włączona w sieć Polskiej Kolei Państwowej, z wyłączeniem tramwajów i innych lokalnych kolei, służących głównie potrzebom Wolnego Miasta²⁸.

Tabela 1. Główne wskaźniki bazy materialnej PKP w 1931 r.

Nazwa dyrekcji okręgowej PKP	Długość linii kolejowych jednotorowych	Długość linii kolejowych dwu- i trzytorowych	Razem	Długość linii kolejowych na 100 km ²	Liczba stacji i przystanków kolejowych	Liczba bocznic przemysłowych
Warszawska	1254	1136	2390	6,1	264	540
Radomska	1732	663	2395	5,8	251	221
Wileńska	1935	1152	3077	3,2	231	129
Poznańska	1701	681	2382	9,5	410	276
Gdańska	1629	728	2357	10,4	384	301
Katowicka	379	194	573	16,7	109	202
Krakowska	1017	389	1406	6,4	279	259
Lwowska	1543	374	1917	5,2	312	193
Stanisławowska	1101	-	1101	2,1	177	88
Razem PKP	12 281	5317	17 598	5,2	2 417	2 209

Źródło: *Rocznik statystyczny Polskich Kolei Państwowych za rok eksploatacyjny 1931*, Warszawa 1931, s. 1-7.

W celu sprawowania zarządu kolejami na Pomorzu i obszarze WMG powołano Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku. W związku z licznymi utrudnieniami, jakie władze miasta stwarzały Dyrekcji, w 1933 r. przeniesiono ją do Torunia (niektóre biura do Bydgoszczy), w Gdańsku pozostawiając tylko, podporządkowane Generalnej Dyrekcji w Warszawie, Biuro Gdańskie PKP²⁹.

²⁸ *Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi...*

²⁹ Patrz: *1921-1996 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, [red.] S. Wilimberg, Gdańsk 1996.



GDĄŃSK. Dyrekcja Polskich Kolei Państwowych.
DANTZIG. La Direction de Chemins de fer de l'Etat polonais.

Fot. Rom. Wyrobek, Gdańsk.

Ryc. 4. Gmach Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych w Wolnym Mieście Gdańsk
Źródło: Zbiory własne autora.

Z punktu widzenia interesów Polski pomorska sieć kolejowa miała trzy istotne mankamenty:

- zbyt małą liczbę szlaków łączących Pomorze z resztą kraju;
- w systemie znajdowały się szlaki kolejowe, które Polsce były całkiem zbędne, a z niemieckiego punktu widzenia tworzyły dogodne pozycje wyjściowe do ewentualnej agresji na „korytarz pomorski”;
- brak podległego Polsce dużego portu morskiego powodował, że końcówki ważnych szlaków kolejowych znajdowały się już poza terytorium Rzeczypospolitej, czyli w Wolnym Mieście Gdańsku.

Mimo że Polska miała prawnomiędzynarodowe gwarancje swojej pozycji w Gdańsku, to władze Wolnego Miasta nie były zbyt przychylnie Polsce i jeśli mogły, to interpretowały te prawa na niekorzyść Rzeczypospolitej, często zresztą z inspiracji władz niemieckich³⁰.

W 1920 r. następujące linie kolejowe łączyły Pomorze z Wielkopolską: Chojnice-Nakło-Kcynia; Tczew-Bydgoszcz-Inowrocław (lub Szubin); Olsztyn-

³⁰ P. Mickiewicz, *Wolne Miasto Gdańsk w koncepcjach wojskowych i polityce II Rzeczypospolitej*, Toruń 2000; R. Marszałek, *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska pod względem prawnopolitycznym*, Gdańsk 1960; Ch.M. Kimmich, *The Free City Danzig and German Foreign Policy, 1919-1934*, New Haven 1968.

-Toruń-Inowrocław; Grudziądz-Brodnica- Działdowo. W sumie więc Pomorze miało z dawnym zaborem rosyjskim tylko jedno połączenie przez Toruń i Kutno. Niedogodność takiego rozwiązania dostrzeżono już w czasie wojny polsko-sowieckiej, kiedy przerwanie tej linii groziło odcięciem Pomorza od reszty kraju, co w warunkach wojny oznaczało utratę najważniejszej niezależnej drogi zaopatrzeniowej Polski ze strony sojuszników zachodnich³¹.

Przykładem linii, które nie miały żadnego znaczenia z punktu widzenia Polski, a tworzyły dobrą bazę wypadową na „korytarz pomorski” lub ziemię chełmińską, były trasy: Skórcz-Smętowo-Opalenie-Kwidzyn oraz Iława-Nowe Miasto Lubawskie-Tama Brodzka.



Ryc. 5. Kierownictwo wojskowe budowy linii kolejowej Gdynia-Hel w 1921 r.

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3133.

Niedostosowanie sieci kolejowej do potrzeb Polski spowodowało już na początku lat dwudziestych decyzje rządu lub parlamentu zmierzające do połączenia Pomorza z resztą kraju oraz uniezależnienia się od portu gdańskiego. Pierwsze kroki w tym kierunku poczyniono w 1920 r., kiedy to zdecy-

³¹ L. Wyszczelski, *Bitwa na przedpolach Warszawy*, Warszawa 2000, s. 172; pisał: „Jego celem [Tuchaczewskiego – przyp. S.S.] było odcięcie Polski, przez opanowanie korytarza pomorskiego, od Bałtyku i zmuszenie jej do całkowitej kapitulacji”. Podobnie jednym z pierwszych zadań niemieckich w kampanii 1939 r. było odizolowanie Polski od portów morskich.

dowano o budowie linii kolejowej Kokoszki-Gdynia, która miała stanowić drogę dojazdową do planowanego portu w Gdyni z ominięciem Wolnego Miasta Gdańska³². Linię o długości nieco ponad 20 km oddano do użytku 20 listopada 1921 r. Znaczenie początkowo przede wszystkim wojskowe miała linia kolejowa Swarzewo-Hel (36 km), budowana w latach 1920-1921 w celu zapewnienia odbioru amunicji i sprzętu wojskowego dostarczanego z Francji do portu Hel, a perspektywnie do utrzymania komunikacji z planowanym na półwyspie portem wojennym oraz z licznymi wczasowiskami³³.

Jednak najważniejszą linią kolejową zbudowaną w okresie międzywojennym na Pomorzu była trasa Gdynia-Kościerzyna-Bydgoszcz i dalej na południe przez Inowrocław-Karsznice do m. Herby Nowe. Linia ta miała uniezależnić polski eksport ładunków masowych, głównie węgla, od transportu przez obszar Wolnego Miasta Gdańska i zapewnić sprawne funkcjonowanie portu i miasta Gdynia³⁴.



Ryc. 6. Dworzec kolejowy w Gdyni zbudowany w latach 1926-1928 (projekt Romualda Millera – „styl dworski”)

Źródło: http://architektura.muratorplus.pl/aktualnosci/wystawa-architektura-polski-niepodleglej-w-warszawskim-muzeum-niepodleglosci-galeria_77637.html

³² Ustawa z dnia 18 lutego 1921 r. o budowie linii kolejowej Kokoszki-Gdynia, DzU 1921, nr 21, poz. 112.

³³ Z. Wojciechowski, *Półwysep Helski – od odzyskania niepodległości do wybuchu II wojny światowej*, [w:] *Półwysep Helski. Historia orężem pisana*, [red.] A. Drzewiecki, M. Kardas, Toruń 2009, s. 180.

³⁴ M. Widernik, *Porty Gdańskie i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991. O znaczeniu dla Polski portu w Gdyni pisali przed wojną m.in.: J. Rafalski, *Własny port polski na Bałtyku*, Warszawa 1922; J. Rummel, *Gdynia, port polski*, Toruń 1926; *Gdynia i Gdańsk. Porty polskie*, Gdynia 1935.

Na Pomorzu linię zbudowano w latach 1925-1930, w tym na pięciu odcinkach niemal na całej długości, od podstaw:

- Maksymilianowo-Bydgoszcz Wschód (13,6 km – do użytku oddana 15 maja 1928 r.),
- Maksymilianowo-Wierzchucin-Lipowa Tucholska-Bąk (83,230 km – do użytku oddana 9 listopada 1930 r.),
- Bąk-Kościerzyna (13,2 km – do użytku oddana 15 października 1928 r.; z Bąka biegł łącznik do Czerska, który umożliwił wprowadzenie pociągów na trasę: Czersk-Szlachta-Laskowice Pomorskie);
- Kościerzyna-Somonino-Osowa-Gdynia (67,38 km – oddana do użytku 9 listopada 1930 r.),
- Bydgoszcz-Nowa Wieś Wielka (19,9 km – oddana do użytku 21 grudnia 1930 r.).

Ogółem trasa na Pomorzu liczyła prawie 198 km, nowoczesnej, miejscami dwutorowej linii kolejowej. Linia ta miała szczególne znaczenie dla gospodarki kraju, jednocześnie była to oś, która zintegrowała sieć komunikacyjną Pomorza polskiego z całą zachodnią częścią kraju³⁵.



Ryc. 7. Otwarcie północnego odcinka magistrali kolejowej Herby Nowe-Gdynia – 9 listopada 1930 r. (w środku minister komunikacji Alfons Kuhn)

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3147-2.

³⁵ I. Kostrowicka, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, wyd. IV, uzupełnione, Warszawa 1984, s. 364; B. Ziętara, A. Mączak, I. Ihnatowicz, Z. Landau, *Dzieje gospodarcze Polski do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 511.

Drugim problemem Pomorza był brak skomunikowania z centralną Polską, a zwłaszcza z Warszawą. W tym celu w 1924 r. rozpoczęto budowę linii kolejowej z Nasielska do Sierpca (88 km), którą oddano do użytku w 1928 r. Linia ta w Sierpcu rozwidlała się na dwa niezależne odcinki: do Torunia (78 km), która przez Bydgoszcz łączyła stolicę z Gdynią oraz do Brodnicy (53 km) i dalej do Grudziądza i Laskowic, gdzie łączyła się z siecią kolejową zachodniej części Pomorza polskiego³⁶.



Ryc. 8. Sieć kolejowa i drogowa Pomorza Polskiego w 1937 r.

Źródło: *Pomorze czy Toruń? O siedzibie władz wojewódzkich rozstrzygnąć musi interes całego Pomorza*, b.m.i r.w. (załączona mapa)

W sumie więc w okresie międzywojennym zlikwidowano zasadnicze niedostatki sieci kolejowej Pomorza, którą połączono z resztą kraju dwoma nowoczesnymi liniami kolejowymi. Głównym problemem nowych linii była jednotorowość, która ograniczała ich przepustowość. Mimo wszystko linie te

³⁶ *Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939, s. 188.

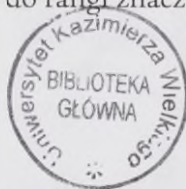
w połączeniu ze starym systemem stwarzały znakomite warunki do organizacji komunikacji pasażerskiej, towarowej i działań wojennych na Pomorzu polskim. Zwłaszcza linie kolejowe z Sierpca do Brodnicy i Torunia zwiększały możliwości manewrowania wojsk w operacji obronnej na liniach wewnętrznych, jak i zabezpieczały ewentualną operację zaczepną w Prusach Wschodnich. Podobnie linia Bydgoszcz-Gdynia, dublując stary szlak wzdłuż Wisły do Gdańska, zwiększała możliwości manewrowania na Pomorzu Gdańskim po zachodniej stronie Wisły.

W latach 1920-1939 Polska czyniła wiele, by system komunikacyjny przestał wywoływać konflikty z zachodnim sąsiadem na tle tranzytu. Jednak konieczność utrzymania pełnej suwerenności na własnym terytorium przy jednoczesnym parciu Niemiec do uzyskania eksterytorialnej linii komunikacyjnej przez Pomorze – czyli w sumie techniczno-organizacyjne kwestie w stosunkach polsko-niemieckich – urosły do rangi znaczącego problemu politycznego.

Bibliografia

Źródła:

- Archiwum Akt Nowych (AAN), Ministerstwo Robót Publicznych, sygn. 24, *Sprawa mostu na Wiśle w Opaleniu. Korespondencja 1928*.
- Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), 303.I.38, *Kancelaria Sztabu Głównego Oddział II, referaty w sprawie motoryzacji armii niemieckiej z 1939 r.*
- Konwencja dodatkowa między Polską a Niemcami dotycząca wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec, podpisana w Berlinie dnia 15 lipca 1922 r.*, DzU 1932, nr 53, poz. 526.
- Konwencja między Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec*, DzU 1922, nr 61, poz. 549.
- Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939.
- Oświadczenie Rządowe z dnia 28 maja 1932 r. w sprawie konwencji między Polską a Niemcami, podpisanej w Berlinie dnia 15 lipca 1922 r. celem uzupełnienia konwencji między Polską, Niemcami i Wolnym Miastem Gdańskiem, dotyczącej wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r.*, DzU 1932, nr 53, poz. 527.
- Rozporządzenie Rady Ministrów RP w przedmiocie tymczasowego uregulowania ruchu tranzytowego i sąsiedzkiego między Polską a Niemcami z 1 kwietnia 1920 r.*, DzU 1920, nr 30, poz. 176.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1920*, Berlin 1920.
- Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzema państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między*



- resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i Prusy Wschodnie, podpisana w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 18 lutego 1932 r.), DzU 1933, nr 46, poz. 353.
- Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką, uzupełniająca umowę polsko-niemiecką z dnia 27 marca 1926 r. o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 2 czerwca 1937 r., DzU 1937, nr 76, poz. 548.
- Ustawa z dnia 18 lutego 1921 r. o budowie linii kolejowej Kokoszek-Gdynia, DzU 1921, nr 21, poz. 112.
- Ustawa z dnia 18 lutego 1932 r. w sprawie ratyfikacji umowy polsko-niemieckiej o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W.M. Gdańska, i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W.M. Gdańska i Prusy Wschodnie, – podpisanej wraz z protokołem końcowym w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r., DzU 1932, nr 24, poz. 184.
- Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku, DzU 1920, nr 35, poz. 200.

Literatura:

- 1921-1996 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych, [red.] S. Wilimberg, Gdańsk 1996.
- Badtke M., *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2006.
- Bäumer W., Bufe S., *Eisenbahnen in Pommern*, Eggelham 1988.
- Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1920-1939*, Szczecin 1982.
- Echa katastrofy starogardzkiej, „Kurier Poznański” nr 75, 17 II 1926 r.
- Echa katastrofy starogardzkiej. W Gdańsku zbiera się polsko-niemiecki kolejowy trybunał rozjemczy. Chamberlain o katastrofie, „Gazeta Bydgoska” nr 107, 9 V 1925 r.
- Echa katastrofy kolejowej pod Starogardem, „Gazeta Bydgoska” nr 110, 13 V 1925 r.
- Gan J.W., *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1978.
- Gdynia i Gdańsk. Porty polskie, Gdynia 1935.
- Geißler A., Koschinski K., *130 Jahre Ostbahn Berlin-Königsberg-Baltikum*, Berlin 1997.
- Halicki K., *Katastrofa kolejowa pod Starogardem w 1925 roku – studium przypadku*, „Problemy Kryminalistyki” nr 265, (lipiec-wrzesień) 2009.
- Historia Pomorza*, t. I: do 1466, [red.] G. Labuda, cz. I, Poznań 1969.
- Hubatsch W., *Die Stein-Hardenbergschen Reformen*, Darmstadt 1989.
- Kimmich Ch.M., *The Free City Danzig and German Foreign Policy, 1919-1934*, New Haven 1968.
- Klaczyńska Z., *Niemieckie drogi samochodowe*, „Autobus” 1934, nr 1.
- Klee W., *Preußische Eisenbahngeschichte*, Stuttgart 1982.
- Konrat M., *Droga do Gdańska. Autostrada przez korytarz*, „Polityka” 2006, nr 7, dodatek: „Pomocnik Historyczny” 2006, nr 1.
- Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, wyd. IV, uzupełnione, Warszawa 1984.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej*, t. III: 1930-1935, Warszawa 1982.

- Marszałek R., *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska pod względem prawnopolitycznym*, Gdańsk 1960.
- Mickiewicz P., *Wolne Miasto Gdańsk w koncepcjach wojskowych i polityce II Rzeczypospolitej*, Toruń 2000.
- Napaści niemieckie z powodu katastrofy starogardzkiej*, „Słowo Pomorskie” nr 103, 3 V 1925.
- Nestorowicz M.W., *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce*, „Drogowiec” nr 9, 5 marca 1939.
- Niemcy wyzyskują katastrofę*, „Gazeta Bydgoska” nr 102, 3 V 1925.
- Orzechowski J., *Dowodzenie i sztaby*, t. I, Warszawa 1974.
- Pomorze czy Toruń? O siedzibie władz wojewódzkich rozstrzygnąć musi interes całego Pomorza*, b.m.i r.w.
- Rafalski J., *Własny port polski na Bałtyku*, Warszawa 1922.
- Rehbein E., *Zum Charakter der preußischen Eisenbahnpolitik von ihren Anfängen bis zum Jahre 1879*. Dresden 1953.
- Robak Z., *Drogi czy bezdroża? Niektóre aspekty średniowiecznej komunikacji*, „Alma Mater”, www2.almamater.uj.edu.pl/99/48.pdf [dostęp: 10.01.2014].
- Rummel J., *Gdynia, port polski*, Toruń 1926.
- Strohark I., *Die Wahrnehmung von „Landschaft” und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*, Hannover 2001.
- Vogelskarte des Deutschen Reichs in 27 Blättern*, Gotha 1907.
- Widernik M., *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991.
- Wisła w dziejach Polski*, [red.] S. Gierszewski, Gdańsk 1982.
- Wojciechowski Z., *Półwysep Helski – od odzyskania niepodległości do wybuchu II wojny światowej*, [w:] *Półwysep Helski. Historia orężem pisana*, [red.] A. Drzewiecki, M. Kardas, Toruń 2009.
- Wyszczelski L., *Bitwa na przedpolach Warszawy*, Warszawa 2000.
- Ziętara B., Mączak A., Ihnatowicz I., Landau Z., *Dzieje gospodarcze Polski do roku 1939*, Warszawa 1988.
- Zur Geschichte der Autobahn*; <http://members.a1.net/wabweb/history/rab.htm> [dostęp: 06.08.2008].