

(Uwaga: Artykuły w Helskiej Blizie na temat kolei nie mają kolejnych numerów „Dziejów Helu”)

DZIEJE HELU

Leśna kolej (odcinek 105)HB 201



Widok Helu od strony lasu. Około 1905 r.

Jednym z mało poznanych przyczynków do dziejów naszego miasta jest historia wąskotorowej kolejki leśnej, przebiegającej przez obszar rybackiego lasu od Helu do Jastarni. Istniała ona w pierwszych dwóch dekadach XX wieku, a dokładnie w latach 1901-1921, a jeszcze na początku lat 20. XX wieku z rejonu obecnego Parku Kaszubskiego wybiegały tory, którymi wyjeżdżali więźniowie do pracy na leśnych plantacjach. Nie

jest pewne, czy kursowały na niej wagoniki ciągnięte przez lokomotywę - o istnieniu której wspomina artykuł w Gazecie Gdańskiej z roku 1937. Bardziej prawdopodobne jest, że wagoniki - lub wagonik - napędzany był wyłącznie siłą ludzkich mięśni, co potwierdzają dwie zachowane relacje z podróży tą niecodzienną linią. Ich autorami są dwaj księża: Paweł Stefański - długoletniego proboszcz w Jastarni oraz ks. Wacław Kruszka, który odwiedził Półwysep Helski w sierpniu 1920 roku i zdążył jeszcze odbyć podróż tą koleją. Opis ks. Stefańskiego zamieszczona w jego znakomitych "Wspomnieniach z Jastarni 1917-1939" jest następujący: Dziś już sobie trudno wyobrazić, jak letnicy bez kolei i bez portu łódkami, kutrami z Pucka znaleźli drogę do nas. Nie było żadnej stałej komunikacji, wszystko odbywało się "okazją". Od Helu do Jastarni był już wprawdzie tor kolejowy, ale jedynie dla kolejki polowej. Rybacy korzystali z tego toru na swój sposób, aby za specjalnym pozwoleniem udawać się do Helu na rybołówstwo. Nie było tu żadnej lokomotywy, toteż rybacy siadali po prostu na tak zwanego psa, to jest małą platformę o czterech kołach, zupełnie otwartą, i za pomocą długich kijów popychali ją naprzód. A jeżeli wiał silny, korzystny wiatr, to na tej platformie wystawiano żagielek. No proszę! Wagonik malusienki poruszający się za pomocą żagla.

Równie obszerny opis tej kolejki zawdzięczamy ks. Wacławowi Kruszce, polskiemu duszpasterzowi, wybitnemu działaczowi Polonii amerykańskiej. W roku 1920 odwiedził on Pomorze. Przebywając w Sopocie odbył m.in. obowiązkową wycieczkę parowcem do Helu, w którym posiliwszy się dobrze w "Loewengrube" (Lwiej Jamie) postanowił dostać się do pobliskiej Jastarni. Dokonał tego wykorzystując istniejącą kolej wąskotorową, przebiegającą pomiędzy Helem i Borem, a służącą głównie robotnikom lub więźniom pracującym przy zalesianiu helskich wydmy. Jak wynika z relacji, do kolejki ks. Kruszko wsiadł na "stacji" znajdującej się w helskim porcie. Zajął miejsce w jedynym, odkrytym wagoniku "frachtowym", za lokomotywę którego służyło dwóch Kaszubów i dwie Kaszubki z długimi kijami. Stali oni parami z przodu i tyłu platformy, by na dany znak odpychać się kijami, rozpędzając wagonik nawet do prędkości 10-20 mil na godzinę. W swoich zapiskach ks. Kruszka wspomina o miejscowych kobietach, które wraz z dziećmi masowo zbierały poziomki w lesie. Po dotarciu do Jastarni i

odwiedzeniu tamtejszego proboszcza, ks. Kruszka tym samym środkiem wyruszył w drogę powrotną. Tym razem przeżył nawet niegroźny - na szczęście - wypadek. Na jednym z rozjazdów zwrotnica nie została przestawiona i rozpędzony wagonik wykonał gwałtowny skręt, który go wykoleił. Nasz bohater skomentował to krótko: Nigdy w życiu tak przyjemnej jazdy koleją nie zażyłem, jak dzisiaj na półwyspie Heli.

Poza tymi relacjami o tej specjalnej linii kolejowej wspomina też dokument odnotowany w pamiętnikach ostatniego przed I wojną światową naczelnika gminy Hel. Jest to umowa z roku 1901 zawarta pomiędzy skarbem państwa pruskiego a gminą Hel na dzierżawę pasa gruntów lokalnych, niezbędnych do wykonanie torowiska kolejki leśnej. Brzmi ona następująco:

§ 1
Gmina Hel przyznaje Skarbowi Państwa w drodze dzierżawy prawo do pasa ziemi należącego do gminy Hel o szerokości nie większej niż 5 metrów, od brzegu portowego aż do granicy składowiska fiskalnego na północ od wioski Hel, w celu założenia i gospodarczego wykorzystywania kolei leśnej przez Leśny i Wydmowy Rewir Skarbowy (Forst- und Dünenfiskalischer Revierförsterbezirk) Hel-Jastarnia, do używania i utrzymywania w wymaganym stanie na koszt Skarbu Państwa. Gmina Hel zastrzega sobie prawo dla członków swojej gminy, aby posiadali oni prawo do przekraczania znajdującej się na tym pasie linii kolejowej w przygotowanych przez Skarb Państwa przejściach. Ponadto do - w razie potrzeby - przejściowego suszenia sieci na pasie kolei. Zobowiązuje się jednakże przy tym do możliwie najlepszego poszanowania urządzeń kolejowych i unikania powodowania zakłóceń w ich działaniu. W porcie, jak do tej pory, przekraczanie torów leżących na wybrzeżu portowym jest możliwe w każdym miejscu.

§ 2
Skarb Państwa zapewnia:
1. Jako odszkodowanie za przyznanie prawa użytkowania pasa kolei przez gminę Hel wypłatę jednorazowego odszkodowania w wysokości 100 marek 25 fenigów, płatnych w ciągu tygodnia po potwierdzeniu niniejszej umowy.
2. Dzierżawę roczną w wysokości dwóch marek po raz pierwszy płatną wraz z powyższym odszkodowaniem, w przyszłości płatną każdego 1. października z góry przez cały okres dzierżawy.

§ 3
Okres dzierżawy obejmuje 30 lat, licząc od 1. października 1900 roku. Obie strony mają prawo do wypowiedzenia zawartego w tej umowie stosunku dzierżawy do 1. października 1930 w ciągu 4 tygodni przed 1. października 1929. Jeżeli do 1. października 1929 wypowiedzenie nie nastąpi, wówczas umowa zostaje przedłużona bez uzgadniania na kolejny rok. W taki sam sposób bez dodatkowego uzgadniania umowa może być każdorazowo przedłużana na następny rok. Wszystkie wynikające z umowy koszty obciążają Skarb Państwa.

Hel. 8 lipca 1901
Późniejsza kolej normalnotorowa, zbudowana w latach 1921-22 powstała na odcinku Jastarnia - Hel na trasie starego torowiska kolei wąskotorowej, co znacznie ułatwiło jej budowniczym pracę.

DZIEJE HELU

Kolej (odcinek 113) HB 209



Pierwszą inwestycją II Rzeczypospolitej zrealizowaną na Półwyspie Helskim była normalnotorowa linia kolejowa łącząca Puck z Helem. Jej sfinansowanie i szybkie wykonanie zawdzięczano Ministerstwu Spraw Wojskowych, które było zleceniodawcą budowy. Pierwsze rozmowy na temat możliwości wykonania toru do Helu oraz sposobów sfinansowania tego przedsięwzięcia przeprowadzono w czerwcu 1920 r., a już w dniu 22 lipca tegoż

roku wydany został rozkaz skierowany do Departamentu II Sekcji Wojsk Kolejowych. Brzmiał on następująco: Organizacja budowy kolei normalnotorowej Puck-Hela. Ze względu na konieczność bezpośredniego połączenia portu Heli linią kolejową biegnącą przez obszary bezpośrednio polskie, uniezależnienia wyładowania tak amunicji jak i sprzętu wojennego od robotników cywilnych w Gdańsku, Ministerstwo Spraw Wojskowych pismem z dn. 15/VII r. b. zarządziło budowę kolei normalnotorowej Puck - Hela o długości toru około 45 km. Ponieważ budowa ta jest pierwszorzędного znaczenia ze względów wojskowych należy ją przeprowadzić z należyтым pośpiechem i ułatwić wszelką pracę, by w najkrótszym czasie mogła być oddana do użytku wojskowego. Zwłoka lub niepunktualność jej ukończenia może spowodować nieaktualność jej potrzeby. Tak więc o realizacji tej inwestycji na Półwyspie Helskim - którą tak bardzo szczylic się później przedstawiciele rządu - zdecydowała ówczesna sytuacja polityczna Polski. Dokładnie mówiąc, potrzeba zaopatrzenia naszych wojsk walczących na froncie polsko-bolszewickim w broń sprowadzaną drogą morską z Francji oraz niechęć jej wyładowania przez komunizujących gdańskich dokerów, były główną przyczyną powstania linii kolejowej Puck-Hel. Jej realizacja została rozpoczęta niemal w ostatniej chwili, gdyż już w trakcie początkowych robót okazało się - ze względu na zmianę sytuacji na froncie wschodnim - jej znaczenie dla potrzeb wojska znacznie zmalało. Późniejsze badania hydrograficzne portu helskiego dodatkowo potwierdziły niedorzeczności pomysłu zrobienia z Helu portu przeładunkowego. Na dodatek, w tym czasie nie istniała linia kolejowa łącząca Hel z krajem bez konieczności przejazdu przez Wolne Miasto Gdańsk, którego ominięcie było zamierzeniem pomysłodawców. Istniała więc ciągła możliwość zablokowania polskich składów kolejowych wojskowych w Gdańsku. Kiedy już to zapewne stwierdzono, koszty inwestycji były na tyle duże, że nie można było się z niej wycofać bez wskazania i ukarania winnych tego pomysłu. Inwestycja została więc dokończona, a dla zachowania pozorów władze wojskowe udawały przez ponad rok, że jest to linia o znaczeniu strategicznym, by w końcu we wrześniu 1922 r. - w pozornym wyrazie dobrej woli - przekazać ją do użytku dla władz cywilnych. Póki co, wróćmy jeszcze do spraw organizacyjnych związanych z budową kolei helskiej. Pierwszym zadaniem przy jej realizacji było skierowania Sekcji Wojsk Kolejowych do trasowania linii przebiegu toru. Prace te rozpoczęły się pod koniec lipca 1920 r. pod kierownictwem inż. Konstantego Jokisza i 4 innych inżynierów wojskowych. Jednak odpowiedzialność za prawidłowość tego zadania ponosił bezpośrednio dowódca budowy por. inż. Otton Muller.

Kolejnym etapem robót ma być wysłanie do działań Kompanii Roboczych. Pracować miały one pod dowództwem kierownictwa budowy, które podlegało, pod względem technicznym, wprost Departamentowi II Sekcji Wojsk Kolejowych Ministerstwa Spraw Wojskowych. Kierownikiem (dowódcą) budowy został - jak już wspomnieliśmy - por. inż. Otton Muller - powołany z rezerwy inżynier kolejowy rodem z Krakowa. Jego zastępcą został inż. Konstanty Jokisz, a kierownikiem budowy mostów, robót ziemnych i nawierzchni został inż. Józef Suchorzewski. Żołnierze do pracy materiałowej i wartowniczej wyznaczeni zostali ze stanu Baonu Zaopatrzeniowego w Krakowie i Jabłonie. Robotnicy i żołnierze pracujący przy budowie tej linii kolejowej mieli otrzymywać racje żywnościowe i pobory zgodnie z obowiązującą tabelą dla osób ciężko pracujących. Budowę wspierać miał tabor składający się z 10 wierzchowców wraz z siodłami i uprzężą, 10 wozów (obsługiwać je miało 13 woźniców), 1 bryczki, 1 kuchni polowej i 1 roweru. Cały ten sprzęt miał być na miejscu w Pucku do dnia 10 VIII 1920 r. Zabezpieczenie budowy stanowiła również służba sanitarna w skład, której wchodził 1 oficer, 3 kaprali oraz 4 sanitariuszy wraz z odpowiednim wyposażeniem aptecznym dla **1500 ludzi** - tylu miało bowiem pracować docelowo na budowie. Do wspierania robót służyć miały również 2 lokomotywy benzolowe i 30 wózków kolejowych zwykłych i kolebowych (wyładowniczych). Specjalna uwaga wykonawców miała być zwrócona na ułożenie torów stacyjnych w portach Helu i Pucku, gdyż miały one odpowiadać "czasowym wymaganiom warunkom możliwości spiesznego wyładowania materiału wojskowego". Obok linii kolejowej - równolegle - wykonywana miała być linia telegraficzna wznoszona przez Wojska Łączności. Rozkaz budowy wojskowej linii kolejowej Puck-Hel podpisał w dniu 22 lipca 1920 roku Wiceminister Spraw Wojskowych gen. Sosnkowski. Trwająca już wówczas ofensywa wojsk sowieckich na Polskę oraz ich klęska w bitwie pod Warszawą, co doprowadziło ostatecznie do podpisania 12 października 1920 roku rozejmu pomiędzy Polską a Rosją Radziecką w Rydze - zmieniło znaczenie linii kolejowej do Helu i wpłynęło na tempo prowadzonych prac. W grudniu 1920 roku Wojewoda Pomorski zadał Staroście Puckiemu (widać władze państwowe nie bardzo mogły liczyć na odpowiedź od władz wojskowych) zapytanie w sprawie postępu prac przy budowie tej linii. Z odpowiedzi wynikało, że front budowy był w tym czasie już w Ceynowie (Chałupach), skąd trzeba było ją doprowadzić jeszcze do Jastarni, a następnie wykonać poszerzenie istniejącego toru kolejki leśnej Jastarnia-Hel i położyć mocniejsze szyny. Według orzeczenia wizytującej budowę Sejmowej Podkomisji Morskiej, prace te miały być ukończone do dnia 15 maja 1921 r. Choć linia ta miała już praktycznie tylko znacznie cywilne, nadal była ona budowana przez władze wojskowe za pomocą robotników, powołanych do służby na podstawie rozporządzenia o osobistych świadczeniach wojskowych. Dokument ten nie potwierdzał powtarzanej nieoficjalnie informacji, że do budowy linii kolejowej do Helu wykorzystywano również jeńców sowieckich.

Mirosław Kuklik

(numeracja Dziejów Helu zgubiła gdzieś odcinek nr 114)

DZIEJE HELU

Kolej cd. (odcinek 115) HB 210



Zdjęcie z budowy kolei do Helu, zamieszczone w Kurierze Ilustrowanym z roku 1921.

Budowę linii kolejowej do Helu zakończono w niespełna rok od rozpoczęcia jej realizacji - latem 1921 r. Tempo robót było dość szybkie, pomimo iż inwestycja ta napotykała na liczne problemy, które wynikały m.in. z prowadzenia pracy w trudnych warunkach geologicznych oraz potrzeby przejęcia na potrzeby kolei wielu prywatnych gruntów oraz zniszczenia fragmentów lokalnych dróg. Odczuwalny był brak środków na wypłaty odszkodowań i rekompensat, co przedłużało terminy ich realizacji. Doprowadzało do licznych zatargów z miejscową ludnością, która nie przyzwyczajona była do takiego traktowania ze strony państwa. Mieszkańcy Kuźnicy wystosowali nawet skargę do Wojewody Pomorskiego na zajęcie na potrzeby kolei jedynej drogi kołowej łączącej tę miejscowość z Chałupami i Jastarnią, żądając budowy w zamian nowego traktu na tym odcinku. Dopiero w roku 1923 Okręgowa Dyrekcja Kolei doprowadziła do naprawy dróg na Półwyspie Helskim w miejscach ich przecięcia przez tor i do wykonania nowej drogi tam, gdzie starą zabrano pod torowisko. Sprawy związane z wypłatami odszkodowań za zajęcie lub zniszczenie prywatnych gruntów toczyły się jeszcze przez wiele lat. Dużo trudności sprawiało budowniczym utrwalenie i wzmocnienie lotnych piasków Półwyspu, na których układano tor. Aby to zrobić, dowożono w dużych ilościach z pobliskich wysoczyzn morenowych glinę, którą wysypywano na wytyczony szlak, a następnie ubijano ją i obsadzano roślinami dobrze znoszącymi taki grunt. Powodowało to wzmocnienie i ustabilizowanie podłoża, które stawało się dostatecznie sztywne do ułożenia trakcji. Sypanie gliny miało również, teoretycznie, zapobiegać wiewaniu drobnych, pylastych cząsteczek podłoża w osie wagonów i parowozów, co zdaniem ówczesnych inżynierów - po raz pierwszy pracujących w takich warunkach - mogłoby powodować ich zacieranie. Odrodzony kraj nie posiadał jeszcze gospodarczych możliwości, by produkować niezbędne szyny, trzeba było więc je pozyskiwać z rozbiórki innych tras kolejowych. Na potrzeby linii do Helu zlikwidowano m.in. jeden tor odległej linii Łuniniec-Pińsk na Polesiu, pozostawiając tam jedynie mijanki na stacjach. Tak jak wspominaliśmy, koncepcja rozładunku morskich transportów wojennych w Helu upadła wkrótce po zakończeniu budowy trasy. Pozwoliło to na przekazanie nowej linii kolejowej władzom cywilnym. Nastąpiło to oficjalnie 16 września 1922 r., gdy Ministerstwo Kolei Żelaznych otrzymało od władz wojskowych - do użytku publicznego - 44 kilometrowy odcinek ze Swarzewa do Helu. Po raz pierwszy cywilne składy wyjechały na tę trasę 16 listopada tegoż roku. Wcześniej przewóz osób cywilnych był możliwy jedynie w wagonach towarowych i po uzyskaniu indywidualnego zezwolenia na przejazd od wojskowego kierownictwa budowy. Jedną z pierwszych relacji z podróży helską koleją przedstawił J.K. Simm, profesor botaniki ze Śląska, który opisał swój powrót z Helu latem 1921 roku: "... jedzie się owe 52 kilometry aż do Pucka zupełnie za darmo, w bydlęcym salonie aż przeszło 3 godziny, jest zatem czas rozglądać się po lesie helskim, przeciętym linią kolejową. (...) Ruszał pociąg ociężale, powoli i wlecze się dalej nowoczesny wehikuł do Pucka, jakby się ciągle poza siebie obzierał.

Zresztą w naszej wołowej salonce wesoło było. Bowiem czasu mego pobytu na kaszubskim brzegu zjechała do Gdyni pierwsza kolonia wakacyjna młodzieży akademickiej. Pociągiem sanitarnym wojskowym zjechały dziewczęta i młodzieńcy z całej Polski, by wypocząć nad morzem (...). Gwarno więc i wesoło było w naszej "salonce". Było nas bowiem ze trzydzieści osób (...). Zdarzało się, że taka podróż z Helu do Pucka trwała nie cztery godziny, jeno siedem. Musiała się taką podróż bardzo dłużyć, ale i tak był to ogromny postęp w stosunku do dotychczasowego uzależnionego od pogody transportu morskiego".

W sierpniu 1922 roku rozporządzenie ministra określiło zasady przewozów towaru i pasażerów na odcinku z Pucka do Helu. Początkowo, ze względu na brak pełnej obsady wszystkich stacji, ruch pociągów odbywał się z ograniczeniami. Przewóz osób prowadzony był w wagonach klasy II, III i IV lub mieszanych. Natomiast przewóz bagażu i towaru odbywał się po indywidualnym porozumieniu się z władzami kolejowymi. Od tego czasu kolej helska odgrywać zaczęła ogromną rolę w aktywizacji gospodarczej i turystycznej wszystkich miejscowości Półwyspu. Ogromnym powodzeniem cieszyła się zwłaszcza w sezonie letnim, gdy kursowało nią kilkanaście par pociągów osobowych na dobę, w tym kilka pośpiesznych zatrzymujących się tylko w Gnieźdźewie (później nazwę tej stacji zamieniono na Swarzewo), Wielkiej Wsi i Helu. Oprócz pociągów osobowych kursowały także pociągi towarowe, przewożące najczęściej materiały budowlane, a odwożące ryby. Zimą ruch był znacznie mniejszy. W pierwszym roku eksploatacji linii do Helu, ku oburzeniu mieszkańców i gości, kolej pobierała podwójną opłatę za przejazd w stosunku do taryf obowiązujących w kraju. Roman Leitgeber w "Listach z Helu" (1924), tak opisał pierwsze lata funkcjonowania kolei helskiej: "...Tutejsi rybacy (...) twierdzą, że ryb do Polski dostarczać nie mogą, ponieważ nie jest tu należycie handel niemi zorganizowany, a pozatem komunikacja kolejowa ma być tak wadliwą, w szczególności powolną, iż zdarza się, że ryby psują się. Wagony - chłodnie, które na kolejach polskich istnieją, (sam widziałem je na stacji gdyńskiej) nie kursują rzekomo wcale na Hel. (...) Faktem istotnym jest, że od 1 czerwca br. było w Polsce tak "mądre" urządzenie, iż stawki taryfy kolejowej na całym półwyspie Helu obliczano podwójnie, czyli że cała komunikacja osobowa i towarowa kosztowała tu jeszcze raz tyle, co na wszystkich innych liniach kolejowych polskich. Jakaś tęga głowa wykombinowała sobie, że skoro wybudowanie kolei przed trzema laty dużo pochłonęło pieniędzy, winni to zapłacić tutejsi rybacy. Oni tymczasem wobec tego bojkotowali kolej do pewnego stopnia, a przez dawniejszy rząd pruski specjalnie protegowani, odczuwali to jako upośledzenie przez nowe rządy, które przecież powinny były o to zabiegać, aby ich na wszelki sposób pozyskać. Owa monstrualna podwójna taryfa kolejowa znikła ostatecznie w następstwie zielonoświątkowej wycieczki dziennikarzy polskich, którzy anomalię tę poruszyli".

Mirosław Kuklik

DZIEJE HELU

Kolej cd. (odcinek 116)



Budowa kolei do Helu była głośnym wydarzeniem. Poświęcano jej liczne informacje prasowe, organizowano wycieczki, specjalnie, by obserwować postęp prac, a nawet tworzone poematy na cześć jej budowniczych. Inwestycja ta w obliczu generalnych trudności, jakie przeżywało młode państwo, bardzo podnosiła na duchu - rozbudzała nadzieję w rodakach.

Poniżej przytaczam obszerny fragment wiersza, jaki powstał w Kuźnicy na Helu w marcu 1921 roku. Jego autor podpisujący się tajemniczo jako Tyszkiewicz

"Japończyk" był na pewno świadkiem budowy torowiska. Dokładny opis budowy pozwala przypuszczać, że brał on nawet udział w jej budowie.

(.) Parowóz pędzi dalej, aż tam gdzie robota
wre w całej pełni. Kręcą się żołnierze.
Wszędzie tryska wesołość, radość i ochota;
huczą żelazne młoty, bijąc mocno, szczerze.
Tu przytwierdzają szyny do progów hakami;
ówdzie znów kluczem spaja ich węzowe skręty!
Tam podbijają piasek twardy pod stopami.
Inny znowu czym innem na razie zajęty
roznosi i rozkłada gwoździe i podkładki.
Z wozów zrzucają z hukiem o ziem ciężkie progi,
furmanki je rozwożą na czoło układanki,
same sobie torując w piasku nowe drogi.
Tu przesuwają wózek torem kolejowym:
za chwilę nań żelazne szyny naładują
i z pośpiechem i ładem naprawdę wzorowym
znów drogę wśród robiących z powrotem torują!
A tam już inna partja szyny te rozkłada,
a dzieje się to często z krzykiem i wołaniem.
Często szyna za ostro porzucona spada,
lecz wypadek się kończy na szczęście łajaniem...
Jeszcze parę uderzeń, spojeń i już rusza
długi wąż wozów z tyłu popychanych,
na końcu ich widnieje wstęga pióropusza!
Już stanęły... słysząc dźwięki szyn zrzucanych
upadek z góry progów, wesołe okrzyki,
nawoływania ludzi, parowozu świsty,
wesoło parsające przy wozach koniki
składają się na obraz życia rzeczywistego...
A dzieje się to wszystko przy wietrze i mrozie
wichurze, czy śnieżycy, pogodzie czy słońcu,
morskiej burzy szalonej i fal ciągłych grozie! -
Nic nie przeszkadza ludziom w wytrwałej robocie.
Cywilni też pracują razem z żołnierzami!
Pomagają dziewczęta gorliwie ochotnie!
przecież to przeczuwają instynktownie sami,
że kolej trud ich kiedyś nagrodzi stokrotnie!

Na jałową dziś wydnię zwiozą ornej roli,
zaorzą ją, zasieją wzrosną piękne płody,
sprowadzą sztuczny nawóz potasowych soli...
założą owocowe sady i ogrody!
Powstaną piękne wille, ładna bita droga;
zaroi się półwysep, połączy ze światem,
a już w raj prawdziwy ta wydma uboga
ustroi się przepychem jesienią i latem. -
Żądnych wrażeń nadmorskich z polski zwozić będą
przepełnione pociągi, sprawnie kursujące
i piaszczyste pagórki wesoło obsiedą
podziwiać fale morskie życiem wciąż drgające!
Zakochanych parami zaroją się lasy!
Miłość wśród tego czaru i wrażeń przesyty
nabierze nowej mocy potęgi i krasy
przy szumie fali morskiej słońca i błękitu...
Więc się radość, ochota ludziom dziś udziela,
a linja szyn stalowych codzien się przedłuża
dąży tam, gdzie wody nie już nie rozdziela.
Gdzie nie się ponad fale nie wynurza,
gdzie miasta, wieże i budynków szczyty,
gdzie stoi latarnia na wybrzeżu Helu,
gdzie mały port rybacki od morza zakryty
tam dochodząc, dojdziemy do budowy celu!...

Rzeczywistość była jednak nieco inna i nie tak "różowa". Sporo interesujących faktów na ten temat przytacza w swych pamiętnikach dawny proboszcz z Jastarni - świadek tej budowy - ks. Paweł Stefański. Przede wszystkim stwierdził on, że wcześniej powstanie takiej linii nawet nie śniło się mieszkańcom tutejszych wiosek. Zniszczona, młoda Polska miała ważniejsze i pilniejsze rzeczy do roboty, a jednak, dzięki zbiegowi kilku wydarzeń politycznych - udało się ją zrealizować. (.) Naraz na jesieni roku 1922 (oczywiście nastąpiła tu pomyłka roku. Zapewne chodziło o rok 1921 - dop. autora) całe Wybrzeże zaludniło się Wojskiem Polskim. We wszystkich wioskach ulokowano kompanie saperów i kompanie robocze. Na wszystkich odcinakach jednocześnie zawrzała praca. Inżynierowie twierdzili, że kolej wybudują piorunem, że w ciągu sześciu tygodni kolej będzie wykończona (?). Rybacy spoglądali z dumą i radością, a po części i z boleścią na swoich żołnierzyków. Radowali się widząc niejedne kompanie umundurowane jak spod igły, mundury nowiusieńkie, a smucili się, że inne znowu oddziały przyszły wprost w łachmanach. Niektórzy żołnierze byli przecież nawet bez spodni. Dowódcy mieli tłumaczyć mieszkańcom, że - po prostu - nie dla wszystkich żołnierzy wystarczyło ekwipunku, kto miał szczęście ten dostał nowe rzeczy.

Mirosław Kuklik

DZIEJE HELU

Kolej cd. (odcinek 117) HB 212



Jak relacjonował ks. Paweł Stefański, żołnierze budujący torowisko do Helu zakwaterowani byli w domach tutejszych rybaków. Nawet na plebanii w Jastarni zamieszkał jeden z oficerów. Na wojsko nie narzekano - żołnierze zachowywali się doskonale - bez zarzutu. Nie zdarzały się awantury, co było do pomyślenia, ponieważ byli to zazwyczaj młodzi, pełni werwy ludzie, którzy w większości przeszli brutalną wojnę. Były za to problemy z wynagrodzeniem gospodarzy za wynajem kwater dla żołnierzy. Po zakończeniu budowy wezwano sołtysa Jastarni Dawida Piepera do Pucka po zapłatę. Biedak musiał odbyć tę drogę pieszo, bo pociąg jeszcze nie

kursował.

W Pucku wszystko obliczono i wypłacono należność, ale gdy strudzony sołtys wrócił do domu, czekał na niego już telegram zawiadamiający, że ma wstrzymać wypłatę, bo zaszła omyłka. Zmieniono obliczenia i ostatecznie rybacy otrzymali bardzo śmieszną zapłatę, na dodatek w dewaluujących się polskich markach. Na szczęście żołnierze kwaterowali poza sezonem, gdy pokoje i tak stały puste - ale żal pozostał. Podobnie rzecz się miała z zapłatą za grunty wywłaszczane pod kolej. Dopiero po dłuższym czasie od zakończenia budowy zajęła stosowana komisja dykcji kolei, która urzędując w wagonie obliczała stawki odszkodowań. Oczywiście zazwyczaj obliczała najniższe i takie wypłacała. Na przykład w Jastarni, Paweł Selin stracił znakomity grunt budowlany na pensjonat, bo przecięło go na pół torowisko, a zapłacono mu za ten teren jak za grunt rolny.

Budowa kolei do Helu nie posuwała się tak szybko, jak to buńczucznie deklarował wcześniej jeden z oficerów. Dla rybaków z Półwyspu prace te posuwały się nawet bardzo powoli.

Dziwili się, ponieważ pozornie na trasie nie istniały żadne większe przeszkody naturalne, wprost przeciwnie, teren był gładki jak stół. Kierownictwo budowy tłumaczyło, że przede wszystkim stara się oszczędzić las. W praktyce wychodziło z tym różnie. Gdy na zniwelowany, wykarczowany i wyrównany teren przywożono szyny pozyskane z rozbiórki torowisk w innych rejonach kraju, wydawało się, że teraz pójdzie już szybko. Okazywało się jednak, że na licznych odcinkach trzeba było zmieniać przebieg nasypów lub poprawiać ich konstrukcję. Ksiądz Paweł Stefański z wyrozumiałością tłumaczył rodakom ten fakt brakiem dobrych fachowców w odrodzonej w trudnych warunkach Polsce. Dlatego też kierownictwo budowy, które zmieniał się kilka razy, zmieniał również koncepcję - każdy nowy inżynier ma nowy sposób rozwiązywania trudnego zadania. Oczywiście dla rybaków przyzwyczajonych do dawnych porządków było to trudne do zrozumienia. Robili sarkastyczne uwagi np. że buduje się "pijaną kolej". Dlaczego pijaną? Bo tor kolejowy, jak pijany toczył się z jednej strony Półwyspu na drugą. Prowadzący budowę inżynier odpowiedział ks. Stefańskiemu na taki zarzut, że można oczywiście budować tor jak najprościej i możliwie na jednym poziomie, ale można też i robić go odwrotnie.

Tu wybrano ten drugi wariant we własnym interesie budowniczych - aby wykazać jak duże były trudności do pokonania. Gdyby tor był prosty mogliby się wykonawcy spotkać z zarzutem nadzoru: Coście się tak długo grzebali?

Po uruchomieniu ruchu kolejowego do Helu pojawił się inny, nieprzewidziany wcześniej problem. Lokomotywy parowe wypuszczały w powietrze całą masę iskieł, które bez trudu mogły zapalić delikatny sosnowy las, jaki niedawno zasadzono na Półwyspie Helskim. Taki pożar byłby wielką klęską. Las ten, zasadzono bowiem z ogromnym trudem i przy znacznych nakładach finansowych na trudnych do ujarzmiienia piaskach, co spowodowało ich ustabilizowanie. Aby nie zmarnować tego dzieła, od samego początku funkcjonowania linii

zarząd kolei zwracał dużą uwagę na to, by kursujące parowozy nie zaprószyły ognia. Zatrudniono nawet strażnika konnego, który po każdym przejeździe pociągu objeżdżał teren. Mimo to, w początkowym okresie eksploatacji zdarzyło się parę drobnych przypadków zaprószenia ognia. Ostatecznie postanowiono zmienić paliwo w lokomotywach. Specjalnie dla tej trasy sprowadzono jednostki opalane nie węglem, lecz ropą naftową, która nie dawała iskiei z komina i przez to była znacznie bezpieczniejsza. Były to parowozy typu "Ol-12" produkcji austriackiej, przeznaczone do prowadzenia lekkich pociągów osobowych i "Tw 1" produkcji pruskiej, przeznaczony do obsługi linii drugorzędnych. Pomimo tak wielu problemów i trudności budowa kolei do Helu była sukcesem młodego państwa polskiego. Mieszkańcy Półwyspu Helskiego po raz pierwszy uzyskali możliwość stałego komunikowania się z "krajem" i poczuli, że Polska pamięta o kaszubskich rybakach. W kilka lat po uruchomieniu ruchu pociągów urządzono pomiędzy Jastarnią, a Helem jeszcze jeden przystanek (było to przed powstaniem stacji Jurata), któremu nadano nazwę "Bór", bo znajdował się przy latarni morskiej tak określanej. Wydawało się to nieco dziwne, gdyż znajdował się tu tylko jeden budynek latarników i to dla ich wygody, a także nielicznych letników, którzy tu docierali ustanowiono ten postój. Niefortunna nazwa Bór" sprawiła gościom z głębi kraju wiele problemów. Często, gdy zamówili oni kwaterę we wsi Bór, nie wysiadali na przystanku Jastarnia lecz jechali na tę następną oddaloną o 8 km stację. Dobrze było, jeżeli za chwilę jechał powrotny pociąg z Helu. Gdy go nie było biedacy musieli cofać się o te 8 km, często z ciężkim bagażem. Dopiero po ustanowieniu "Rejonu Umocnionego Hel" przystanek ten zlikwidowano. Pomijając drobne problemy kolej była wielkim dobrodziejstwem dla mieszkańców Półwyspu. Podsumował to ks. Paweł Stefański: Dziś już sobie trudno wyobrazić, jak letnicy bez kolei znaleźliby drogę do nas. Nie było żadnej stałej komunikacji, wszystko odbywało się "okazją". (.) Kolej stała się tą różdżką czarodziejską, która nasze zapadłe wioski zamieniła w ulubione uzdrowiska całej Polski. Kolej umożliwiła wybudowanie nowego kościoła, nowych domów i licznych pensjonatów. To kolej sprowadzała nam dziesiątki tysięcy letników podczas każdego sezonu.

Mirosław Kuklik