



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

# **Projekt miejski. Budynek Dworca Głównego i Podmiejskiego w Gdyni Głównej**



**Zdrojewska Anna  
Andrzejczak Paulina  
Bielawa Justyna  
Czech Katarzyna  
Butkiewicz Aleksandra  
Rumszak Małgorzata  
II rok geografii , grupa I**

**Gdynia, dn. 17stycznia 2005 r.**



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

---

<i><u>Spis treści:</u></i>	<i>strona</i>
<b>ROZDZIAŁ I</b>	<b>3</b>
<i>Dworzec w naszych oczach</i>	
<b>ROZDZIAŁ II</b>	<b>8</b>
<i>Przeszłość, terażniejszość dworca głównego i podmiejskiego</i>	
<b>ROZDZIAŁ III</b>	<b>15</b>
<i>Wspomnienie ostatniego naczelnika stacji Gdynia Główna Osobowa.</i>	
<b>ROZDZIAŁ VI</b>	<b>17</b>
<i>Poszczególne elementy mające wpływ na życie dworca:</i>	
1. PKP	17
2. SKM	18
3. Służba ochrony kolei	19
4. Handlowcy	20
5. Siedziba teatru wybrzeża	22
6. Mieszkańcy dworca –bezdomni	23
<b>ROZDZIAŁ V</b>	<b>29</b>
<i>Ankieta dotycząca dworca</i>	
<b>ROZDZIAŁ VI</b>	<b>34</b>
<i>Plany na przyszłość</i>	
<b>ROZDZIAŁ VII</b>	<b>37</b>
<i>Podsumowanie</i>	
<b>SPIS FOTOGRAFII I RYCIN</b>	<b>39</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>40</b>



## **ROZDZIAŁ I**

### ***Dworzec w naszych oczach***

*Dworzec jest nieodłącznym elementem naszego życia. Tutaj przewija się tysiące osób dziennie, w tym my, studenci, realizujący tenże projekt. Niektóre z nas przechodzą tędy codziennie, niektóre widziały ten dworzec pierwszy raz. Powyższe opisy są opiniami pierwszego wrażenia.*

#### **ALEKSANDRA BUTKIEWICZ**

*Pierwszym wrażeniem, jakie odniosłam, będąc na Dworcu PKP po raz pierwszy, było zaskoczenie jego wielkością. Wydał mi się bardzo rozbudowany. Różnorodność sklepów umiejscowionych w obrębie dworca mile mnie zaskoczyła, gdyż widać, że obiekt ten tętni życiem. Do niemiłych skojarzeń zaliczam kwestię czystości na dworcu i dużą ilość osób, które obraty sobie dworzec jako miejsce dłuższego lub krótszego pobytu – odstrasza one turystów i przechodniów – psuje to estetyczny obraz Dworca PKP w Gdyni.*

#### **KATARZYNA CZECH**

*Pierwszego wrażenia, jakie wywarł na mnie Dworzec PKP w Gdyni Głównej nie pamiętam, byłam wtedy za mała. Mieszkam w Gdyni od urodzenia i znam tu każdy kąt a w szczególności dworzec. Jednakże w trakcie poszukiwań osób kompetentnych do przeprowadzenia wywiadów na temat różnych aspektów "życia dworca" byłam w miejscach i pukałam do drzwi, o których nawet nie miałam pojęcia, że istnieją. Sam dworzec jako budynek traktowałam raczej jako miejsce tranzytowe. Najczęściej mijałam perony i kasy, niemalże zapominając o ich przeznaczeniu, i traktowałam dworzec jako skrót trasy z Gdyni Głównej na ulicę Morską. Była to dla mnie bezosobowa część ulicy pod ziemią, zwykły tunel. W trakcie zbierania materiałów do niniejszej pracy po raz pierwszy zastanowiłam się, jakie jest prawdziwe przeznaczenie dworca. Wielu ludziom automatycznie przychodzi do głowy*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*myśl, że to nic więcej jak tylko miejsce, skąd odjeżdżają pociągi. Dworzec gdyński ma jednak do zaoferowania o wiele więcej. Przede wszystkim jest miejscem pracy dla wielu osób, nie tylko pracowników Polskiej Kolei Państwowej i Szybkiej Kolei Miejski. Dzięki temu miejscu zatrudnienie mają również pracownicy biurowi, z czego mało, kto zdaje sobie sprawę, na dworcu.. Poza tym ze względu na jego gabaryty i ilość przemieszczających się na nim codziennie ludzi dworzec musi być odpowiednio chroniony. Przez ostatnie kilka tygodni bardzo przywiązałam się do myśli, że jestem częścią dworca, jak i wszyscy, którzy z niego korzystają. Tworzymy jego najważniejszą, żywą część.*

### **MAŁGORZATA RUMSZAK**

*O ile wcześniej w ogóle zastanawiałam się nad Dworcem to z pewnością nie przyglądałam się temu miejscu z takiej perspektywy i przez taki pryzmat, jak czynię to teraz. Miejsce notorycznych kradzieży, bójek, noclegownia nie zawsze spokojnych bezdomnych- tak przed moimi oczami jawił się ten tren. I nie ma w tym bynajmniej przesady. Dam szokujący przykład: bezdomni przebierający swą osobistą bieliznę w środku dnia. Lecz teraz w moim rozumowaniu dużo się zmieniło. Poznałam, z grubsza, czym w istocie jest Dworzec. To faktycznie budynek, trochę śmieci rozrzuconych przez niekulturalnych ludzi, ale przede wszystkim to jedna wielka maszyna, w której każdy element to małe trybiki powodujący, że ona ciągle działa. On tętni życiem przez 24 godziny siedem dni w tygodniu. Bezdomni, którzy zaczepiają przechodniów o złotówkę, nie zawsze szukają tylko pieniędzy, lecz niejednokrotnie słowa, jakkolwiek ono zabrzmie, ale skierowane jest do nich a to już ważne. Ludzie oczekujący na spóźnione pociągi, zdenerwowane panie w kasach, czujni sprzedawcy – oni wszyscy stanowią elementarne części Dworca. Budynek jest tylko obudową, która scala. Choćby szare ściany zastąpiono najdroższym marmurem perony wyłożono pięknym brukiem to zmieniłaby się tylko forma zewnętrzna natomiast treść pozostałaby taka, jaka jest. To zrozumiałam dopiero teraz. Faktycznie strona techniczna Dworca obfituje w liczne ułomności i kompetentni ludzie winni się tym zająć. Każdy użytkownik Dworca, z którym rozmawiałam ma nadzieję a co niektórzy żądają by jego forma uległa poprawie. Niemalże każdy z podróżnych, którzy często bywają na tym Dworcu potrafi bez chwili zastanowienia wskazać, co jego*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

zdaniem musi być zmienione. To dowodzi, że czekając w przechłodzonym korytarzu nie myślą tylko o osobistych problemach, ale mają na uwadze także swoich towarzyszy podróży, mieszkańców miasta, pracujących na dworcu i w gruncie rzeczy nie są do końca obojętni na problemy otaczającej społeczności.

Warto zaznaczyć, że społeczność dworca to ludzie w większości dorośli.. Dzieci są obecne, ale należą do zdecydowanej mniejszości i może to także sprawia, że radość jest tutaj raczej incydentalnym zdarzeniem. Nie ma tutaj także osób zaawansowanych wiekiem. To zrozumiałe, że przedział wiekowy jest ograniczony, ale być może brak właśnie tej różnorodności nudzi.

Może i obraz obecnego Dworca bardziej przeraża niż skłania do jakichkolwiek refleksji, ale kto patrzy tylko na jego fizjonomię niewiele zrozumie. Inwalidzi podparci na laskach, zebrzące kobiety to wszystko raczej napawa pesymizmem i melancholią. Jednak czy nie jest to może obraz całej społeczności? Każdy zwraca uwagę na skrajności a większość ludzi na dworcu to przeciętni ludzie pędzący z pracy do domu, gdzieś tam przewinie się wysiadający z Intercity człowiek sukcesu. Być może dworzec stanowi swoistą pigułkę, w której zawierają się wszystkie szczeble hierarchii społecznej. Prawdą jest, że przejaskrawiona została tutaj bieda, ale czy ona aż tak bardzo deformuje prawdziwy obraz rzeczywistości?

### ANDRZEJCZAK PAULINA

Mieszkam w Rumi, więc właściwie rzadko przebywałam na dworcu w Gdyni, ponieważ zawsze dojeżdżałam do Gdyni autobusem. Jednak zawsze interesował mnie sam budynek. Sam dworzec dla kogoś, kto zobaczy go po raz pierwszy musi robić i robi duże wrażenie. Jest bardzo rozbudowany, znajdują się tu liczne sklepy, bary, kioski czy inne punkty sprzedaży najróżniejszych towarów, niekoniecznie mających bliższy związek z podróżami czy podróżnymi. Jednak z drugiej strony dworzec zawsze mnie szokował. Widziałam tu niejednokrotnie, tzw. nieciekawych ludzi, którzy interesowali się szczególnie zawartością portfeli podróżnych a także nieszczęście, jakie spotkało często uzależnionych od alkoholu i w strasznym stanie bezdomnych. Po bliższym zapoznaniu się z budynkiem dworca i wszystkim, co tworzy jego strukturę nie wyłączając ludzi, w tym tych najbardziej oczekiwanych, czyli



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*podróżnych i tych niewątpliwie mniej oczekiwanych, jakimi są bezdomni uważam, że dworzec jest, mimo wszystkich swoich plusów i minusów, miejscem dość interesującym. Dzieje się tak, dlatego, ponieważ w ciągu 24 godzin może wydarzyć się tu praktycznie wszystko, a różne warstwy społeczne, poczynając od rzutkich i młodych ludzi, odbywających częste podróże biznesowe najlepszymi pociągami do stolicy a kończąc na tych, którzy wchodząc na drogę bez powrotu nieuchronnie dryfują na samo dno drabiny społecznej mieszają się każdego dnia.*

### ZDROJEWSKA ANNA

*Dworzec Gdynia Główna Osobowa jest dla mnie miejscem, które znam od wielu lat. Traktowałam go jako obiekt, który codziennie mijam w drodze do szkoły czy jadąc w inne miejsca. Patrzyłam na niego jak na zwykły szary, brudny budynek użytku publicznego. Był on miejscem, w którym każdy zmierza w inną stronę, ciągła rotacja ludności, wieczny pośpiech, jedne pociągi nieustannie odjeżdżały a inne przyjeżdżały, dowożąc lub odwożąc kolejne anonimowe twarze. Na podłodze obok toalet czy w pasażu naprzeciwko przechowalni bagażu - bezdomni... a spieszący się ludzie patrzyli na nich z niechęcią bądź politowaniem.*

*Taki był dla mnie dworzec przed projektem. Po projekcie mój punkt widzenia się zmienił. Zaczęłam patrzeć na dworzec nie jak na brudny i szary obiekt, lecz jak na budynek, który jest pełnym życia, witalnym organizmem, a mijające lata przykryły go kurzem czasu i szarością historii oraz zubożeniem zabieganych ludzi. Zaczęłam dostrzegać elementy architektoniczne tej budowli, nie mam na myśli wyglądu zewnętrznego dworca, lecz zdobienia sufitów pasażu i przepiękne, aczkolwiek zniszczone malowidła ściennie górujące nad dachami kiosków znajdujących się na dworcu. Wcześniej ich istnienie było dla mnie owiane niepoznaną tajemnicą, to pośpiech i wieczna pogoń za mijającymi sekundami ukrył je gdzieś daleko przed zasięgiem moich oczu. Codzienny pęd za rzeczywistością sprawił, iż nie miałam nawet czasu, aby przystanąć na chwilę, unieść w góry głowę, spojrzeć i dostrzec detale stanowiące wystrój dworca.*

*Identyczną zmianę poglądów zaobserwowałam w stosunku do bezdomnych. Po projekcie przestali oni być dla mnie elementem zawadczającym czy zbędnym. Widocznym dla mnie stało się ich cierpienie, bieda i niefortunność losu, który ich spotkał. Stali się oni odrębną*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*komórkę, niezbyt chlubną, aczkolwiek stałą i niezmienną częścią w tym żywym organizmie, jakim jest dworzec w Gdyni Głównej Osobowej.*

### **BIELAWA JUSTYNA**

*Gdy pierwszy raz byłam na dworcu w Gdyni, nie zastanawiałam się głębiej nad tym, jakie ma on dla mnie znaczenie. Według mnie był dużym, zaniedbanym obiektem mającym szare, brudne ściany.*

*Po projekcie dworzec postrzegam nie tylko jako budynek, ale również jako miejsce, w którym przebywają ludzie z różnych warstw społecznych. Między innymi bezdomni, podróżni jak i ci, dla których dworzec jest miejscem pracy (np. sklepikarze). Przez dworzec przewijają się ludzie z różnych stron naszego kraju. Ludzie, którzy są tutaj tylko przez moment.*

*Wydaje mi się, że niestety dworzec w Gdyni Głównej Osobowej nie chlubi się pozytywną opinią na tle dworców z innych miast. Jest to nieprzyjemne. Pełno bezdomnych ludzi śpiących na krzesłach lub koło przechowalni bagażu, od których często czuć nieprzyjemny zapach. Ludzie na dworcu są bezosobowi, ciągle się gdzieś spieszą, na pociąg, do pracy lub jeszcze gdzieś indziej.*



## ROZDZIAŁ II

### *Historia dworca kolejowego Gdynia Główna Osobowa.*

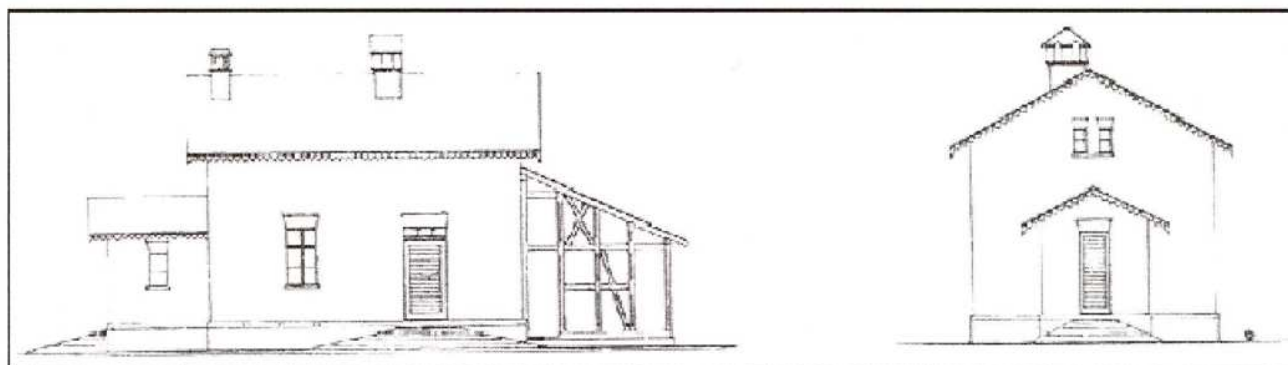
*Budowa linii kolejowej w pobliżu Gdyni walnie przyczyniła się do rozwoju wsi. Linie tę wybudowano w 1870 roku (uroczyste zakończenie budowy i oddanie do użytku nastąpiło 01 września tegoż roku) i łączyła ona wszystkie ważniejsze miejscowości nadmorskie od Szczecina poprzez Koszalin, Słupsk, Lębork do Gdańska. Przebieg tej linii w latach późniejszych, gdy zaczęło rozwijać się miasto, ograniczył prawidłowy rozwój urbanistyczny Gdyni (widoczne to jest dziś wyraźnie, gdyż linia kolejowa wiedzie poprzez środek miasta i dzieli śródmieście jakby na dwie części; dlatego tę dzielnicę powstałą przy Szosie Gdańskiej (obecnie ulicy Morskiej) potocznie nazwano Za torami). Niemniej jednak nie można sobie obecnie wyobrazić Gdyni bez tejże linii i dworca kolejowego, usytuowanego niemalże w samym środku miasta.*

*Dzisiejszy dworzec kolejowy Gdynia Główna Osobowa jest już trzecią budowlą o tym przeznaczeniu. Odnalezienie pierwszych wzmianek dotyczących zamiaru budowy pierwszego przystanku kolejowego w Gdyni zawdzięczamy doktorowi Mirosławowi Glińskiemu (jeden z autorów Kroniki Gdańska 997-1997). Pierwszą notatkę na ten temat odnalazł on w numerze Danziger Zeitung z 27 lipca 1893 roku. Według tej notatki koszt budowy przystanku wynieść miał 31.055,70 marek i być sfinansowany po połowie przez powiat wejherowski i zarząd prowincji Prusy Zachodnie (co nie było prawdą). Druga, prostująca notatka, która ukazała się 2 sierpnia, donosiła już o zatwierdzeniu kosztorysu poprzez Ministra Robót Publicznych (Minister der öffentlichen Arbeiten), pod warunkiem pokrycia przez zainteresowane strony kosztów budowy poczekalni w wysokości 750 Mk. Wymagane środki zostały wniesione, zaś prace budowlane przebiegały sprawnie, gdyż już z dniem 01 stycznia 1894 roku oddano do użytku przystanek osobowy w Gdyni.*





## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Ryc.1 Projekt strażnicy przejazdowej z końca XIX wieku. Ciekawostką projektu jest to, iż kreślarz narysował komin strażnicy w lustrzanym odbiciu.

Początki były bardzo skromne - drewniany budynek pełniący funkcję poczekalni. Przystanek zlokalizowany był po przeciwnej stronie torów w stosunku do dzisiejszego dworca tak, że dojazd do niego możliwy był jedynie od strony Szosy Gdańskiej.



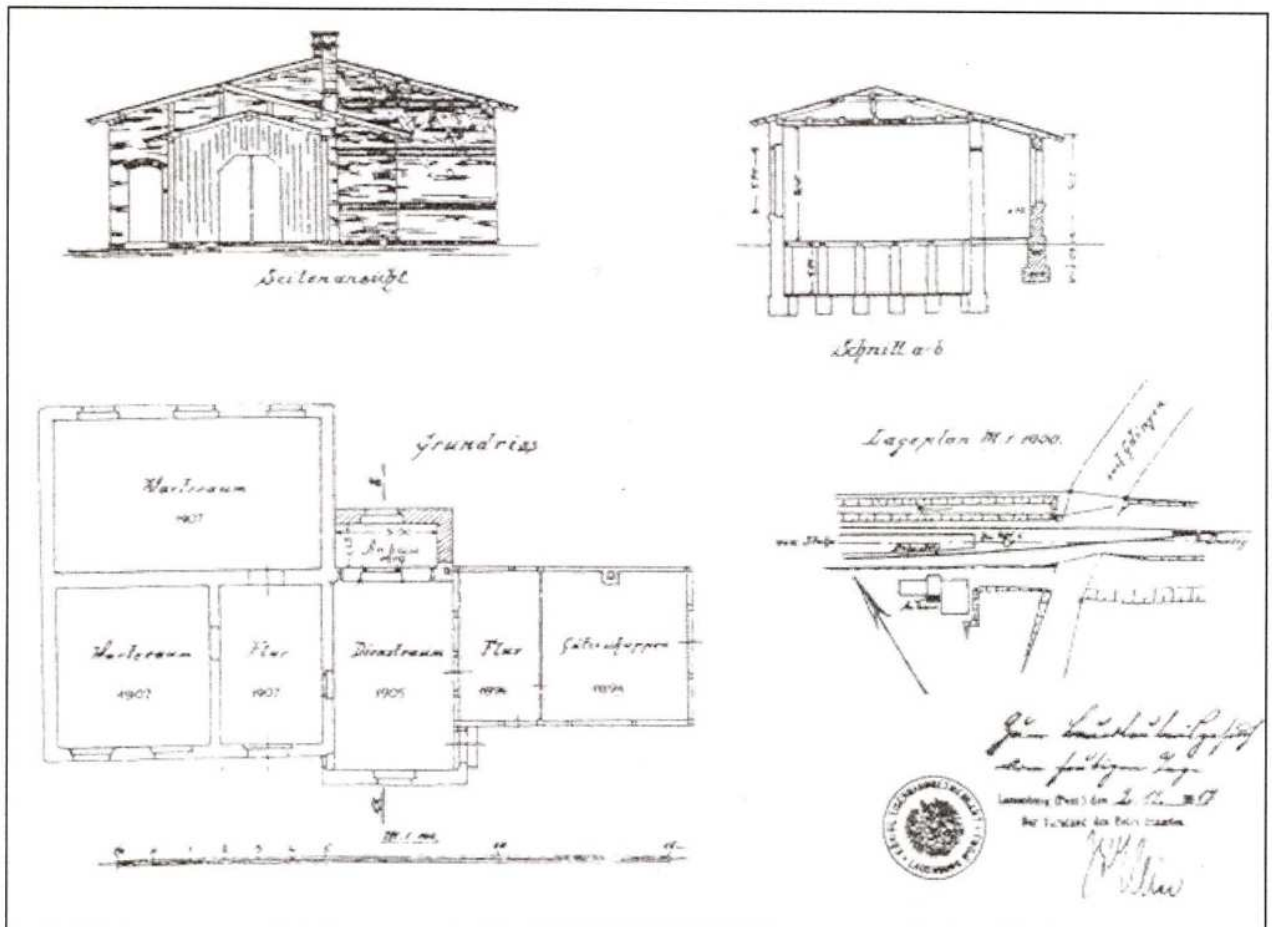
Fot.1 Dworzec gdyński w 1920 roku

Dopiero 10 lat później z dniem 01 maja 1905 roku od strony Sopotu – do poczekalni „doklejona” została murowana nastawnia. Ówczesny układ torów również był skromny i składał się z 2 torów o długości 540 metrów każdy. Pomiedzy nimi znajdował się wyspowy dwukrawędziowy peron o szerokości 5 metrów położony w poziomie szyn, którego oświetlenie

stanowiło kilka lamp naftowych. Infrastrukturę przystanku zamykały drewniana budka z toaletami oraz studnia.

13 czerwca 1906 roku dokonano modernizacji przystanku osobowego w Gdyni, która była bezpośrednio związana z budową wiaduktu drogowego. Ten natomiast, ukończony w 1907 roku, istniał zaledwie ćwierć wieku i został rozebrany w 1930 w związku z budową magistrali węglowej.

Budowa wiaduktu wymagała przywiezienia niezbędnych materiałów i urządzeń. W tym celu na sąsiadujących z przystankiem kolejowym gruntach, należących do gospodarzy Augusta Grubby i Józefa Willmy powstała ładownia. Równocześnie dotychczasową drewnianą poczekalnię adoptowano na magazyn towarowy, a nową, murowaną poczekalnię dobudowano do budynku nastawni od strony Sopotu.

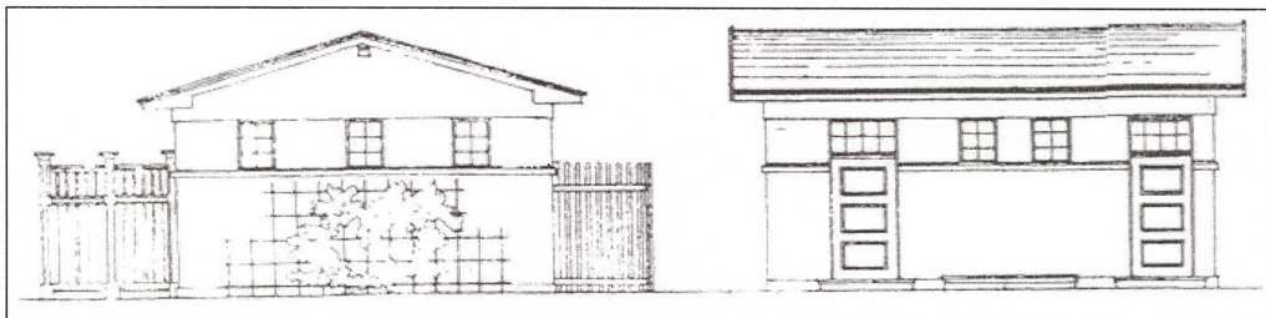


Ryc.2 Projekt budynku dworcowego z listopada 1917 roku.



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

*W czasie pierwszej wojny światowej kontynuowano modernizację stacji. Około roku 1917 powstał nowy, murowany budynek toalet stacyjnych z lampiarnią oraz nieco powiększono pomieszczenie służbowe dworca.*



Ryc. 3 Projekt nowej toalety stacyjnej marzec 1916 r.

*Z uruchomieniem linii kolejowej Kokoszki – Gdynia w dniu 20 listopada 1921 roku Gdynia stała się węzłem kolejowym. Dworzec w związku z tym został ponownie rozbudowany, przede wszystkim kolejny raz powiększono pomieszczenia służbowe. Około roku 1923 wybudowano też nowy magazyn towarowy z rampą.*

*Pierwszy dworzec doczekał jeszcze nadania praw miejskich Gdyni w dniu 10 lutego 1926, jednak już parę miesięcy później – 15 lipca został oddany do użytku nowy. Ostatnie ślady „podłej stacyjki przy żelaznej drodze” całkowicie zniknęły podczas rozbudowy stacji w latach pięćdziesiątych. Dziś w jej miejscu znajduje się peron piąty.*



Fot.2 W tle peron 5 na miejscu, którego dawniej znajdował się pierwszy dworzec.



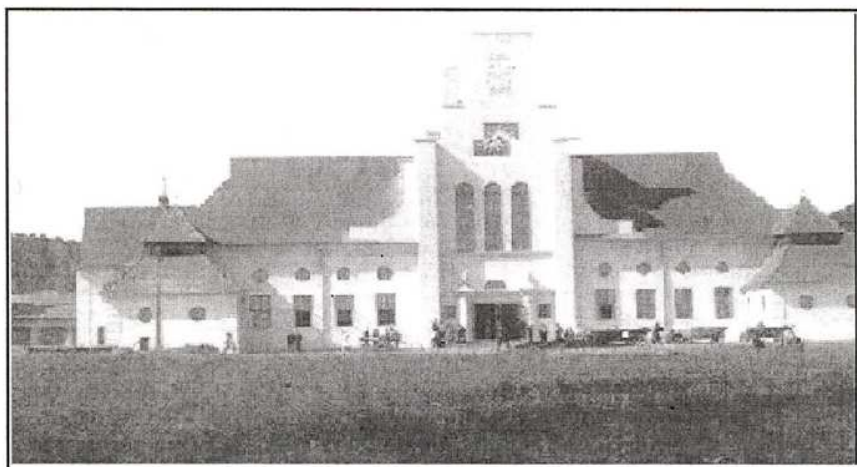
## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*W roku 1921 rozpoczęto prace studyjne nad rozbudową stacji, ponieważ stało się oczywiste, że dla mającej perspektywy rozwoju wsi wcześniejszy przystanek nie będzie w stanie spełnić rosnących potrzeb. Wkrótce dyrekcja PKP w Gdańsku ogłosiła konkurs na projekt całego kompleksu dworcowego z podaniem warunków, iż budynek główny musi nawiązywać stylem do polskiej tradycji. Z nadesłanych projektów wybrano pracę architekta warszawskiego Romualda Millera, przedstawiciela tak zwanego stylu dworcowego w Polsce. (Według jego projektów w latach 1919 – 23 zbudowano kilka dworców kolejowych w kraju).*

*Kamień węgielny pod budowę dworca położono w obecności prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego 29 kwietnia 1923 roku, a trzy lata później odbyło się poświęcenie nowego dworca. Został on wybudowany z frontem zwróconym ku miastu, z rozległym placem Dworcowym przed wejściem głównym (w 1935 roku z okazji wydania Konstytucji kwietniowej przechrzczonym na plac Konstytucji).*

*Budynek dworca składał się z dwóch części: zasadniczej zwanej zimową, którą stanowiły dwie duże hale o powierzchni 300 metrów kwadratowych z czterema kasami, bufetem, kasą wymiany walut, pomieszczeniem dla policji i straży granicznej itp. I drugiej, tak zwanej letniej przeznaczonej dla turystów przebywających podczas wzmożonego ruchu turystycznego w okresie lata.*



*Fot. 3 Dworzec od strony pl. Dworcowego, później pl. Konstytucji.*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*Budowa całego kompleksu, jak na warunki Gdyni, trwała dosyć długo z powodu braku funduszy, a wykonywało ją 21 różnych firm z całego kraju. Wybudowany z rozmachem dworzec po kilku latach okazał się za mały dla dynamicznie rozwijającego się miasta. Już po zakończeniu drugiej wojny ktoś kompetentny miał się wypowiedzieć, iż „chwała Bogu, że służył tylko do 1945 roku i spłonął, bo byłby teraz za mały”.*

*Sylwetka budynków dworca od początku wywoływała różne komentarze, ale mieszkańcy szybko ją zaakceptowali. Pisano o nim, iż „[...] utrzymany jest w charakterze późnego renesansu, stojącego już na pograniczu baroku, z uwzględnieniem charakterystycznych motywów pomorskich. [...] Dworzec ten [...], posiada tyle wybitnych cech polskiej architektury, iż powinien tym, co znają Polskę i odczuwają piękno form architektonicznych, przypominać zabytki architektury polskiej, jakie podziwiać można w Krakowie, Warszawie, Wilnie, Kazimierzu nad Wisłą, a nawet w dalekim Krzemieńcu” Potocznie mówiło się, że dworzec zbudowany był w stylu zakopiańskim.*

*Dworzec uległ spaleni pod koniec marca 1945 roku w czasie walk w Gdyni. Jeden z naocznych świadków pożaru stwierdził, że spowodował go pocisk niemiecki z Oksywia, który uderzył w wagon z łatwopalnym towarem stojący tuż przy budynku dworca wówczas, gdy w mieście były już wojska radzieckie i prowadziły walkę o Kępę Oksywką. Brak ludzi, wody i sprzętu uniemożliwił gaszenie.*

*Obecny gmach dworca zaprojektował profesor Politechniki Gdańskiej Waclaw Tomaszewski, który był także jego budowniczym. Został on ukończony w 1951 roku, natomiast przylegający doń dworzec kolei podmiejskiej budowany był do 1945 roku w miejscu kortów tenisowych przy ulicy Dworcowej, dawniej zwanej Podjazdową. W ostatnich latach na terenie całego dworca, szczególnie w łącznikach, utworzono małe centrum handlowe z punktami gastronomicznymi.*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---



Fot. 4 Obecny dworzec Gdynia Główna Osobowa, widok od strony ul. Morskiej

Obecnie na dworcu znajduje się: 9 punktów sprzedaży prasy, 4 sklepy spożywcze, 11 barów szybkiej obsługi, 1 sklep chemiczno-kosmetyczny „Rossman”, 4 sklepy jubilerskie, 1 sklep sportowy, 7 kas PKP (w tym 3 kasy SKM na dworcu podmiejskim), 4 punkty informacyjne, 1 punkt informacji turystycznej, 1 lombard, 2 punkty ksero, 1 oddział banku, 1 kantor, 4 salony gier, 2 salony fryzjerskie, 2 księgarnie, 2 toalety (w tym 1 na dworcu podmiejskim), 4 bankomaty, 4 cukiernie, 1 stoisko ze sprzętem AGD, 1 punkt sprzedaży biletów PKS, 1 przechowalnia bagażu, 1 apteka, 1 salon komputerowy, 1 oddział ośrodka szkolenia kierowców, 1 biuro turystyczne, 1 salon Lotto, 1 studio fotograficzne oraz 1 sklep z usługami elektronicznymi.

Ogółem na terenie Gdyni poza dworcem głównym, istnieje 13 przystanków kolejowych w kierunkach: do Gdańska, Wejherowa, Kościerzyny i na Oksywie.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

---

### **ROZDZIAŁ III**

#### **WSPOMNIENIA OSTATNIEGO NACZELNIKA STACJI**

#### **GDYNIA GŁÓWNA OSOBOWA**

*Franciszek Królikiewicz jest ostatnim naczelnikiem stacji Gdynia Główna Osobowa, do dzisiaj mieszka w części mieszkaniowej dworca.*

*Jako naczelnik był osobą znaną i szanowaną. Uczestniczył aktywnie w życiu dworca, można go było spotkać nie tylko we własnym biurze, lecz także na peronach, bądź w budynku dworca.*

*Obecny był w momencie zbombardowania drugiego w historii dworca i przy wznoszeniu na jego fundamentach ostatniego dworca gdyńskiego, który stoi do dzisiaj.*

*Pan Franciszek opowiadał bardzo długo o swoich losach i drodze, jaką przeszedł do stanowiska naczelnika. Swój początek ma ona w momencie pojawienia się pana Franciszka na świecie, co nastąpiło 3 sierpnia 1921 roku w Lesznie, jego ojciec był maszynistą, dlatego pan Franciszek w żarcie powiedział nam: „Ja się kolejarzem urodziłem”. W Lesznie mieszkał przez ok. 9 lat, gdyż w roku 1930 ojciec Pana Franciszka został przeniesiony do pracy w Gdyni. Związane to było z zamieraniem ruchu kolejowego w Lesznie i jednoczesnym rozwojem Gdyni.*

*To właśnie, w Gdyni, zaczęła się jego przygoda z koleją, a zaczęła się od tego, iż pan Franciszek udał się w wieku 18 lat do Domu Kolejarza w poszukiwaniu pracy. Został przyjęty w charakterze szewca. Następnie w roku 1945 pracował jako dyżurny ruchu na stacji Gdynia Port, przez ok. trzy lata. W roku 1948 dostał dekret o przeniesieniu go, również jako dyżurnego ruchu, na stację Gdynia Osobowa. Pracował na tym stanowisku do roku 1950, kiedy awansował na zastępcę naczelnika stacji, a po ok. trzech miesiącach został, na wiele lat, naczelnikiem stacji Gdynia Główna Osobowa. Na emeryturę odszedł w roku 1981.*

*Pan Franciszek opowiedział nie tylko o swojej drodze na stanowisko naczelnika, ale wiele różnych historii, które były pełne ciekawych informacji. Między innymi dowiedzieliśmy się, iż 12 m pod ziemią pod peronem I znajduje się schron, który został zbudowany w latach*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

50' wraz z obecnym dworcem. Miał on służyć jako komenda Terenowej Ochrony Przeciwlotniczej, a związane to było z zimną wojną. Obiekt ten jest dwupoziomowy, z betonowym stropem o grubości około 1,20 m.

Obecnie schron ten jest zdewastowany i zaniedbany. Zejście do niego znajduje się w okolicach peronu I, lecz jest ono zaplombowane i wejście do niego jest zabronione.

Pan Franciszek z zaniepokojeniem mówił o tym, co teraz się dzieje, z polską koleją. Bardzo go denerwuje sposób, w jaki zarządzana jest kolej, gdyż jej losy nadal nie są mu obojętne, a kolej na zawsze pozostanie jego drugim domem.





## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

### ROZDZIAŁ IV

#### *Poszczególne elementy mające wpływ na życie dworca*

##### **1). PKP**

*Jest wiele czynników, które wpływają na życie dworca. Do najważniejszych z nich można zaliczyć pociągi – a tym samym przyływ i odpływ pasażerów.*

*Gdyński dworzec jest wykorzystywany przez wszystkie spółki akcyjne z udziałem skarbu państwa.*

*Jedną ze spółek, która w dużym stopniu oddziałuje na życie dworca jest zakład PKP przewozy regionalne znajdujący się w budynku dworca głównego w Gdyni. Jest to jeden z 16 zakładów działających w Polsce.*

*Z dworca głównego w Gdyni odjeżdża dużo pociągów w kierunkach najbardziej uczęszczanych w województwie pomorskim. Jest to ciąg przewozów pomiędzy Gdynią a Lęborkiem, Tczewem a nawet Malborkiem. W tych kierunkach przemieszcza się największy potok pasażerów- nawet do kilku tysięcy osób na dobę.*

*Zarówno pociągi należące do PKP jak i tereny dworca głównego w Gdyni są w godzinach wieczornych i wczesnoporannych nadzorowane przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei i Policję, która współpracuje z zarządem. Są to najczęściej patrole policji, ubranej w stroje cywilne. Jest to spowodowane tym, że policja nie jest łatwo rozpoznawana przez potencjalnych przestępców.*

*Przewozy regionalne planują modernizację kolei –E65, tj. w kierunku Gdynia - Warszawa. Realizacja projektu ma być wkrótce rozpoczęta, najprawdopodobniej przez spółkę akcyjną Inter City. W pierwszym etapie ma być to zwiększenie prędkości ze 120 do 160 km/h a następnie dalsze zwiększenie prędkości pociągu do 220 km /h przy czym czas przejazdu z Gdyni do Warszawy wyniosłby 2 godziny i 20 minut . Jednakże są to plany na około 5 lat.*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### 2). SKM

*Szybka Kolej Miejska jest drugą spółką, która ma wpływ na życie dworca. Dzierżawi ona dworzec podmiejski w Gdyni Głównej od zakładu PKP, gdyż 2 lata wcześniej odłączyła się od niego i utworzyła osobną spółkę. W procesie prywatyzacji jako majątek stały otrzymała perony i tory kolejowe na trasie od Tczewa po Puck i Lębork. Jest ona jedną z dwóch spółek przewozowych w Polsce, która przynosi zyski.*

*Przez dworzec w Gdyni Głównej przepływa duża liczba ludność miejscowej, korzystającej z SKM jako jednego ze najłatwiej dostępnych środków transportu o dużej zdolności przewozowej.*

*Rozwiązania techniczne na odcinku Trójmiasta aktualnie pozwalają na prowadzenie ruchu w odstępach, co sześć minut. Zdolność przewozowa to 120 tys. pasażerów na dobę, w tym 12 000 na godzinę w szczycie przewozowym.*

*SKM zastanawia się nad zakupem nowego taboru, gdyż obecny jest już wyeksploatowany, a także modernizacją i przebudową peronów. Obecnie jest remontowany dworzec podmiejski w Gdyni Głównej Osobowej. Ma tam powstać komputerowy system zdalnego sterowania ruchem kolejowym oraz oddział S.O.K -u.*



*Fot. 5 Dworzec podmiejski (SKM) w Gdyni Głównej.*

*\*(informacje uzyskano od mgr. Krystyna Jarosiewicza, naczelnika Wydziału Marketingu i Umów z PKP Zakładu SKM w Trójmieście)*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

### 4). S.O.K

*Ze względu na wielkość dworca i ilość przemieszczających się na nim codziennie ludzi dworzec musi być odpowiednio chroniony. W tym celu powstała Straż Ochrony Kolei, zatrudniająca kolejne dziesiątki ludzi. Służba ochrony kolei jest jednym z nieodłącznych elementów kolei. Są oni obecni nie tylko na dworcach, ale również i szlakach kolejowych, patrolują pociągi, ochraniają transporty surowcami i artykułami przemysłowymi. Narazają zdrowie i życie, przeciwdziałając kradzieżom mienia kolejowego i ładunków, powierzonych kolei na czas transportu. Ścigają chuliganów i awanturników, zakłócających porządek na obszarach kolejowych oraz wandalami. Dzięki nim pasażerowie mogą się czuć bezpieczniej na dworcach i pociągach, co jednak niestety nie oznacza, że bezpiecznie.*

*W 1918 powołano do życia S.O.K na, wzór wojskowej Straży kolejowej. Wyznaczono niezwykle odpowiedzialne zadania ochrony terenu kolejowego oraz wszelkiego majątku kolei państwowej przed wszechobecnym bandytyzmem i złodziejstwem.*

*Mimo upływu dziesięcioleci, kilkukrotnych zmian nazwy oraz przekształceń strukturalnych, podstawowe cele i zadania Straży Ochrony Kolei nie uległy zmianie. Formacja ta liczy dziś około 3,5 tysiąca funkcjonariuszy. Straż ochrony kolei również posiada grupy operacyjno-interwencyjne*

*Każdy funkcjonariusz SOK ma prawo do:*

- *legitymowanie osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia*
- *zatrzymywania i kontroli pojazdów samochodowych poruszających się na terenie obszaru kolejowego*
- *nakładanie grzywien w drodze mandatu karnego*
- *Stosowanie środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej. W ściśle określonej sytuacji może użyć broni palnej*

*Obecnie na gdyńskim dworcu pełni służbę 20 tzw. Sokistów. Służby pełnione są przez wyznaczonych funkcjonariuszy. Największym problemem tego miejsca są liczne kradzieże oraz bezdomni. Dlatego S.O.K najprawdopodobniej zwiększy liczbę funkcjonariuszy, niestety, nadal nie jest pewne czy będzie ich wystarczająca ilość.*



## **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

---

### **5). Handlowcy**

*Na dworcu znajduje się wiele punktów handlowych. W czasie prac nad projektem zauważyliśmy, że stanowią one elementarną część dworca. Aby dowiedzieć się, jak wygląda dworzec w oczach handlowców, przeprowadziliśmy wywiad z panem Cezarym Kempieńskim, właścicielem księgarni „Achilles”, toalet publicznych i biura turystycznego „Astra”, mieszczących się na terenie dworca głównego w Gdyni.*

#### **1. Co Pan sądzi o bezpieczeństwie na dworcu? Czy uważa Pan, że straż miejska powinna patrolować częściej teren dworca?**

Poziom bezpieczeństwa na dworcu jest bardzo niski. Oprócz bezdomnych dworzec w nocy odwiedzają bandy wyrostków wracających z dyskotek a także złodzieje, którzy są stałym elementem dworca. Zdarzają się tu częste kradzieże- zwłaszcza w sezonie letnim, a w nocy mają miejsca tu rozboje w postaci włamań do dworcowych sklepów, dewastacja, wandalizm itp. Itd.

#### **2. Co by Pan zmienił w dworcu? Czy chciałby Pan, żeby usunąć z tej reprezentatywnej części dworca choćby bezdomnych, tym samym zbliżyć dworzec do standardu, jaki ma miejsce w obecnej Europie?**

Myślę, że można by zmienić wiele rzeczy na dworcu gdyby służby miejskie bardziej przykładały się do swoich obowiązków, choćby w problemie bezdomnych. Musiały to być proces permanentny a nie akcyjny, kiedy funkcjonariusze działają tylko wtedy, kiedy pojawi się jakiś większy problem, jakieś groźniejsze zdarzenie. Ci ludzie muszą mieć świadomość, że dworzec nie jest miejscem zamieszkania Myślę, że główną winę ponosi za to ogólny system.

#### **3. Czy obecność bezdomnych jest szkodliwa dla Pana biznesu?**

*Zdecydowanie tak. Bezdomni odpychają pasażerów a tym samym powodują, że potencjalni klienci nie chcą wchodzić do sklepów*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### 4. A co Pan myśli o problemie bezdomnych jako człowiek?

Są to biedni ludzie, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej. Są odpowiednie organizacje, które zajmują się problemami takich ludzi, ale większość z nich nie chce sobie dać pomóc. Jest wiele propozycji żeby tych ludzi umieścić w szpitalu lub domu opieki, jednakże jest jeden warunek –nie można pić alkoholu. Większość tych ludzi jest uwikłanych w problemy alkoholowe i wolą wyżebrać odpowiednią ilość pieniędzy na zakup alkoholu. A dworzec jest bardzo dobrym miejscem na wyżebranie choćby kilku groszy

### 5. Jak dyrekcja dworca podchodzi do problemu bezdomnych na terenie dworce?



Po ostatnich transformacjach kolejowych, kolejarze nie są właścicielami tego dworca a jedynie użytkownikami, dzierżawcami. Prawowici właściciele tj. Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku jest firmą, która ma wiele dworców pod sobą i w rzeczywistości zainteresowanie tym dworcem jest znikome, a dworzec można uznać za tzw. „bezański”.

### 6. Co Pan uważa o ludziach zdobywających pieniądze poprzez żebranie lub tzw. „grajkach”

Osobiście uważam, że żebracy są pasożytami, żerującymi na portfelach uczciwie zarabiających ludzi. W ciągu

Fot.6 Bezrobotny pan Henryk grający na dworcu  
pieniędzy niż przeciętnie zarabiający pracownik. Zarobek ten najczęściej przeznaczają na

dnia niejednokrotnie zdobywają więcej



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

zakup alkoholu. Co do tzw. grajków myślę, że umilają czas na dworcu. Jest to mniej „perwersyjny” sposób zdobywania pieniędzy

### 5). Siedziba teatru Wybrzeża.

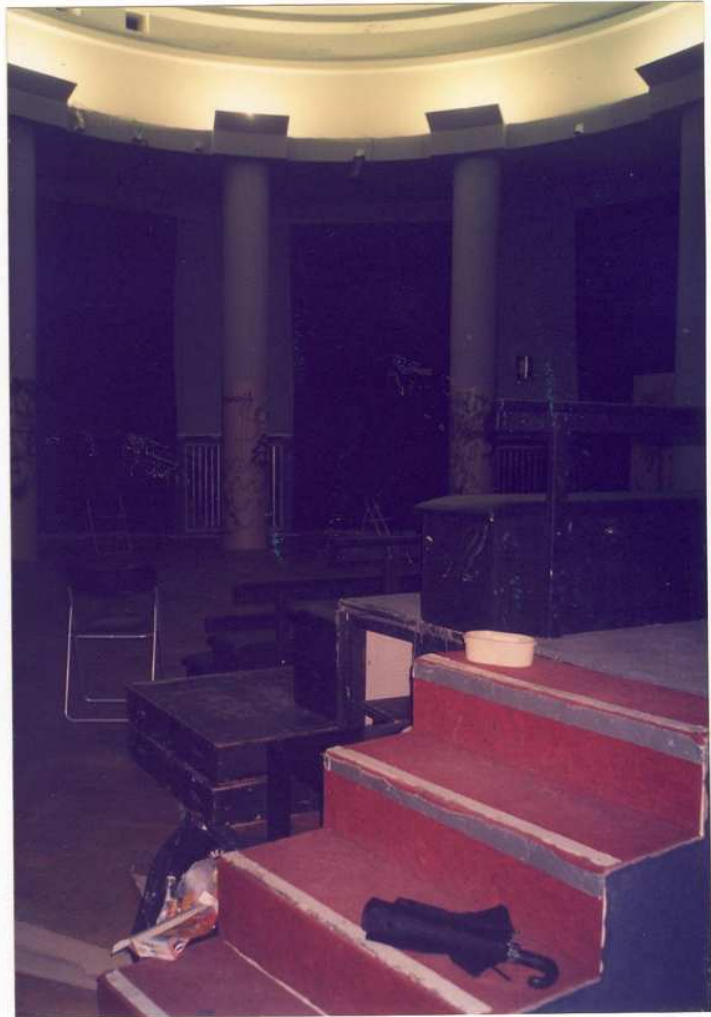
Jedną z ciekawostek dworca podmiejskiego w Gdyni jest znajdująca się tu siedziba Teatru Wybrzeża. Samo pomieszczenie ma bardzo bogatą historię. Mimo niewielu źródeł, pomieszczenie to było użytkowane przez wielu właścicieli. Po powstaniu samego dworca powstała tu ekskluzywna i droga kawiarnia, dla bogatszych mieszkańców Gdyni. Na podwyższeniu grały tu nawet przeróżne zespoły. Jednak po wielu latach kawiarnia została zamknięta a na jej miejscu powstała siedziba związku kolejarzy. Tu odbywały się uroczystości i bale z różnych okazji



Fot. 7 Teatr Wybrzeża.

Działalność Teatru wybrzeża rozpoczęła się pod koniec lipca 2004. Jest to wynik współpracy między spółką akcyjną SKM. A Teatrem Wybrzeża. Po rozmowach z naczelnikiem od spraw marketingu okazało się że SKM posiada niewykorzystaną wolną niezagospodarowaną przestrzeń. Teatr Wybrzeża zawsze chciał rozszerzyć swoją działalność a to miejsce jest idealne, aby powstała scena teatru współczesnego, gdzie przedstawienia tworzą ludzie, a samo miejsce nadaje specyficzny klimat przedstawień. Remonty oraz prace związane z modyfikacją pomieszczenia, sprawiły, że teatr ma obecnie estetyczny wygląd.

*Jednak by to miejsce w pełni odżyło trzeba jeszcze włożyć w to dużo pracy. Teatr ten z dość niezwykłym umiejscowieniem jest dodatkową atrakcją i ośrodkiem kulturalnym dla mieszkańców Gdyni. Jednak trwają nadal działania marketingowe, mające wypromować ta scenę. Miejsce to nie jest kosztowne, dlatego teatr wystawia wiele przedstawień bezpłatnych. Pracownicy teatru nawiązali również kontakty z wieloma szkołami, których uczniowie przychodzą na spektakle. Prowadzone są tu również zajęcia i projekty dla dzieci i młodzieży szczególnie tych z rodzin dysfunkcyjnych.*



Fot. 8 Widok na wnętrze teatru od strony sceny.

#### **6) Mieszkańcy dworca - bezdomni**

*Jednym z nieodłącznych, w ostatnich latach, elementów gdyńskiego dworca PKP są bezdomni. Są oni jakby na stałe wpisani w krajobraz i życie dworca. Okupują dworzec przez cały rok jest ich jednak najwięcej w sezonie jesienno-zimowym, tj.: od października do marca*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

*Jeszcze przed dwoma laty było ich ponad 30. Przyjeżdżali z różnych stron Polski, ponieważ dworzec gdyński był znany jako obiekt, na którym można było przeżyć a dodatkowo zarobić. Miejsce to stało się wówczas zgromadzeniem marginesu społecznego.*

*Jednakże po wprowadzeniu ustawy o pomocy społecznej, w której obowiązek opieki nad bezdomnymi spoczywał na gminie, w której bezdomny był ostatnio zameldowany, większość bezdomnych powróciła do swoich dawnych stron. Obecnie ich ilość zmniejszyła się, choć są to jedynie dane przybliżone. Szacuje się, że na stałe na dworcu koczuje ok. 10 osób,*



*Fot. 9 Bezdomna śpiąca na dworcu.*

*bezdomnych, przebywających okazjonalnie ponadto jest jeszcze pewna ilość. Rotacja wśród bezdomnych jest stosunkowo duża, między innymi z powodu, większej niż przeciętnie, umieralności wśród tej grupy społecznej. Bezdomni to ludzie przeważnie niewykształceni, w wieku 40-50 lat, choć zdarzają się młodszy. Około 95% z nich to mężczyźni.*

Ta specyficzna społeczność nie jest zdana tylko na siebie. Jest wiele instytucji, które mogą im pomóc. Należą do nich między innymi schroniska, które rozwiązują w pewien, określony sposób problemy części osób bezdomnych w mieście. Nie są to jednak miejsca, gdzie bezdomni mogą przebywać stale, regulamin ogranicza, bowiem czas pobytu w schronisku do trzech miesięcy, skłaniając tym samym bezdomnych do wykazania inicjatywy i podjęcia działań, zmierzających do wyjścia z sytuacji, w jakiej się znaleźli.





## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

*Do schronisk bezdomni najczęściej zgłaszają się sami (niemal dwie trzecie podopiecznych) z całego regionu Gdyni. Wielu kierowanych jest przez służby medyczne (w większości ze szpitali) oraz przez Wydział Spraw Lokalowych Urzędu Miejskiego. Pobyt w schronisku nie może, ze względu na specyfikę funkcjonowania - o czym już wspomniano - generalnie rozwiązywać problemu bezdomności. Jest jedynie narzędziem pomocniczym, stwarzającym humanitarne warunki bytowania tej grupie osób w szczególnie niesprzyjających porach roku.*

*Jakkolwiek bezdomni, przebywający na gdyńskim dworcu nie są zjawiskiem ostatnich miesięcy czy lat, to jednak w ostatnim okresie stali się bardziej widoczni poprzez swoje uciążliwe zachowanie. Na porządku dziennym występuje tu picie alkoholu, klótnie wrzaski i awantury. Nie dziwi to zważywszy, że wielu z nich ma za sobą przeszłość kryminalną, ponadto część z nich znajduje się w stanie zaawansowanego alkoholizmu.*



*Fot.10 W tle (koło kasownika) żebrzący na dworcu bezdomny.*

*Dworzec jest dla bezdomnych najlepszym miejscem wegetacji. Jego podstawową zaletą jest to, że jest tu względnie ciepło. Dodatkową zaletą jest duży przepływ ludzi. Większość bezdomnych utrzymuje się z żebraniny. Stoją przed kasami lub siedzą na podłodze, domagając się bardziej lub mniej natarczywie o pieniądze*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---



Foto.11 Miejsce, w którym najczęściej śpią bezdomni (Dworzec Główny)

Dworzec jest dla bezdomnych najlepszym miejscem wegetacji. Jego podstawową zaletą jest to, że jest tu względnie ciepło. Dodatkową zaletą jest duży przepływ ludzi. Większość bezdomnych utrzymują się z żebrani. Stoją przed kasami lub siedzą na podłodze, domagając się bardziej lub mniej natarczywie o pieniądze. Niektórym, wg uzyskanych u źródła informacji, udaje się w ten sposób zbierać nawet do 150 złotych dziennie.

Handlowcy, którzy prowadzą tu swoją działalność również udzielają tym ludziom, od czasu do czasu, drobnej pomocy.

Niektórzy z bezdomnych bywają również agresywni. Trudnią się oni kradzieżami, rozbojami i napadami, szczególnie w nocy. W tej sytuacji policja ma prawo interweniować. Jednak duży problem przysparzają bezdomni- zaawansowani alkoholicy. Odkąd zlikwidowano izbę wytrzeźwień w Gdyni, czują się oni bezkarni. Często widokiem są ludzie, upojeni alkoholem, którzy leżą nieprzytomni pod kaloryferem na dworcu. Jeśli stan ich zdrowia zagraża ich życiu, to odpowiednie władze zawiadamiają pogotowie, a te zabierają chorych do szpitala. Jednak, gdy tak nie jest, policja nic nie może zrobić. Nie ma żadnego przepisu, umożliwiającego interwencję policji w takim przypadku. Najczęściej zostawiają ich w spokoju lub dają pouczenie.



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Na początku grudnia 2004 roku Miejski ośrodek pomocy społecznej wraz z komendą policji rozpoczął odpowiednie działania i większość bezdomnych przeniosła się do schronisk lub domów opieki społecznej. Jednak jedynym warunkiem skierowania tych ludzi do jakiegoś domu opieki społecznej jest powstrzymanie się od picia alkoholu.

Obecnie, od stycznia 2005 roku na dworcu koczują bezdomni, którzy nie chcą sobie pomóc. Mimo oferowanej pomocy nie chcą jej przyjąć. Uważają się za ludzi względnie wolnych i nie chcą być, jak mówią, zniewoleni. Ponadto nie chcą rezygnować z alkoholu dla schroniska (a jest to jednym z warunków, aby można było umieścić bezdomnego w odpowiednim domu opieki społecznej). Wegetują oni najczęściej w nocy lub w godzinach wczesnoporannych. W ciągu dnia są przepędzani przez różnego rodzaju służby porządkowe, działające na dworcu. Wtedy najczęściej podróżują przez kilka godzin w SKM (chodzi tu o porę roku zimę)



Fot. 12 Nocni „goście” na dworcu w Gdyni

Wkrótce stowarzyszenie Zielonoświątkowców ma otworzyć schronisko, które będzie przyjmować wszystkich bezdomnych, w tym alkoholików. Organizacja ta chce prowadzić tam zajęcia dla osób uzależnionych od alkoholu. Jednak Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, którego główna siedziba znajduje się w Gdyni Grabówku, szacuje, że 70-80% tych ludzi nie skorzysta z tej pomocy.



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*Ta pokrzywdzona przez los czy przez samą siebie społeczność jest zarazem bardzo trudne w porozumieniu się, pójściu na kompromis. Ten ogromny problem na dworcu trwa już, co najmniej kilkanaście lat i żaden z wymienionych organów nie znalazł jak na razie odpowiedniego rozwiązania. Jednak niezależnie od tego, czy problem bezdomnych znajdzie zadowalające rozwiązanie, w co zresztą, w czasach permanentnego od wielu lat kryzysu finansów publicznych, należy wątpić, jedna sprawa pozostaje poza dyskusją – w dobie nowoczesnej kolei, o ile polska kolej taka być zamierza, dworzec nie może być miejscem dla bezdomnych, marginesu czy innego rodzaju metów i nie w gestii kolei leży rozwiązywanie tego typu problemów społecznych*

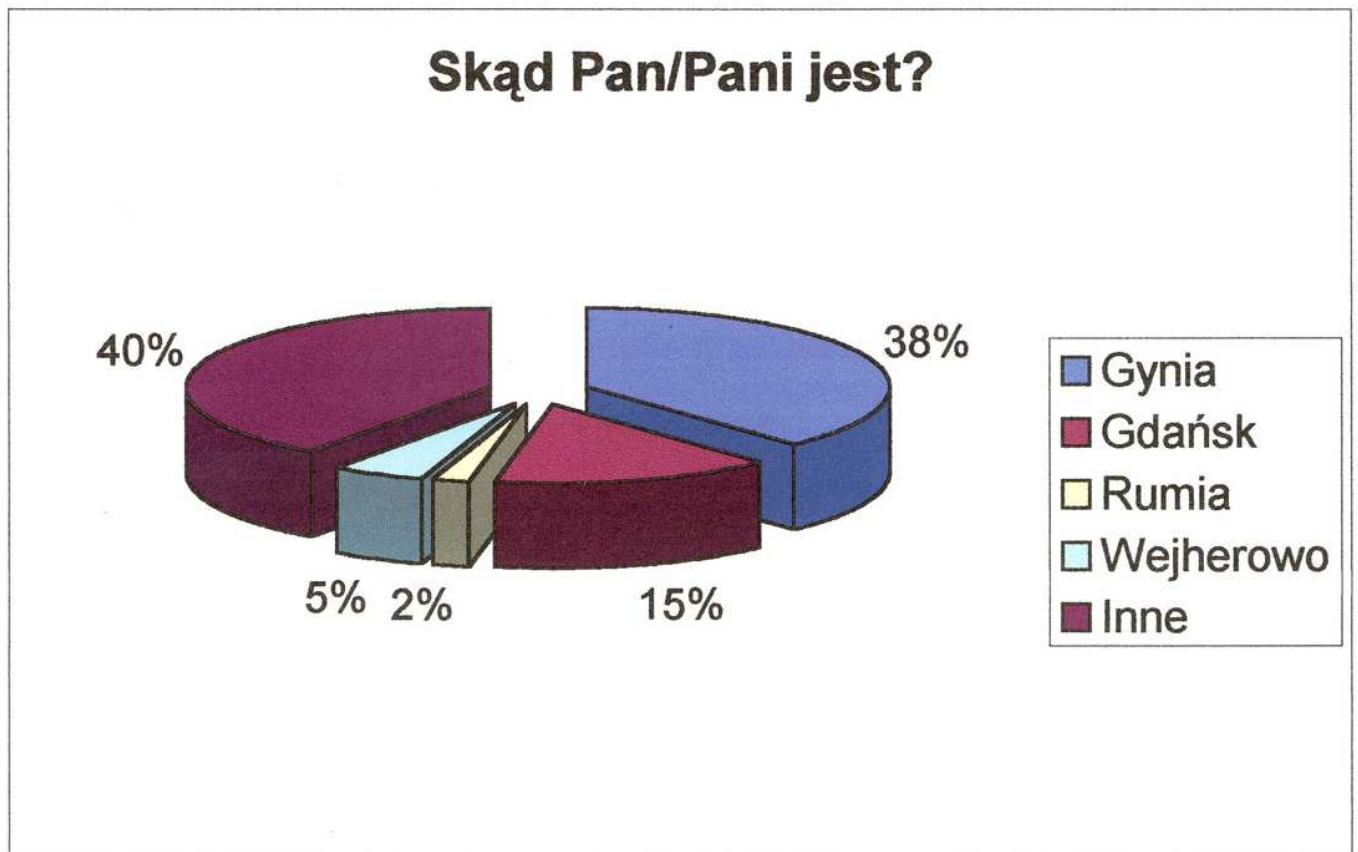


## ROZDZIAŁ V

### *Ankieta dotycząca dworca*

W dniach 28 X-15XI o różnych porach i w różnych dniach tygodnia zostało przeprowadzone badanie na Dworcu Głównym w Gdyni. Podróżni odpowiadali na pytania chętnie i otwarcie. Odsetek odmów był znikomy, głównie spowodowany brakiem czasu. Przebadana została reprezentatywna grupa stu osób w różnym wieku, o różnej płci, z pozoru o różnym statusie materialnym (w tym bezdomni). Respondenci bez zahamowań odpowiadali za zadawane pytania. Ankieta liczyła osiem pytań.

#### 1.

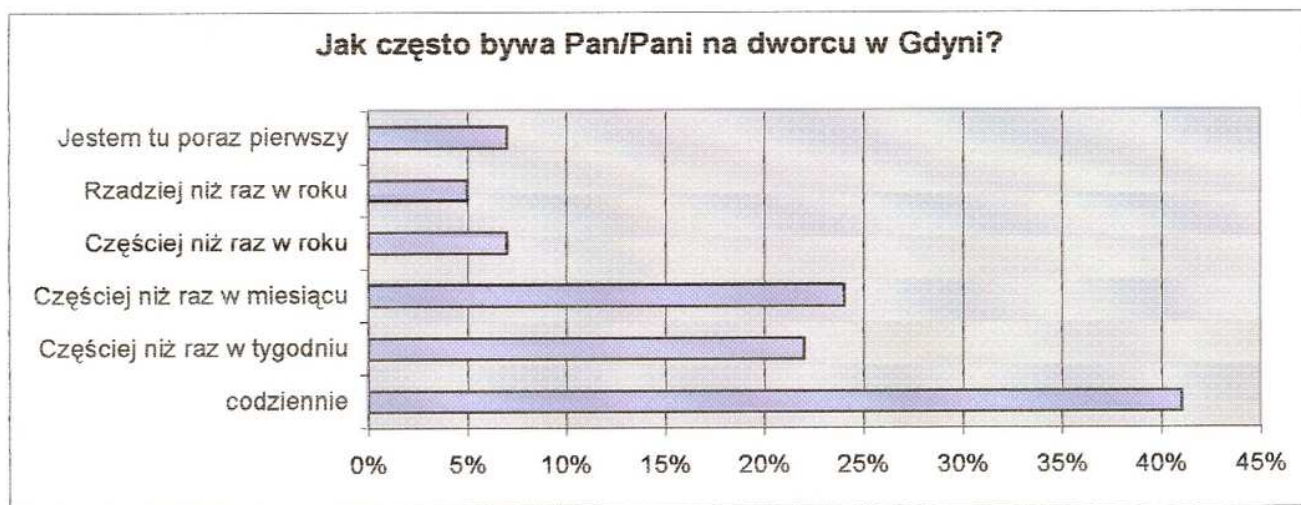




## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

*Duża część ankietowanych okazała się być spoza Trójmiasta. Zarówno w środku tygodnia jak i podczas weekendów na Dworcu znajdowały się osoby z nawet najdalej oddalonych zakątków Polski. Mieszkańcy Gdyni to 38% ankietowanych.*

### 2.



*Wśród odpowiedzi codziennie należy wyróżnić podgrupy: osoby, które na Dworcu bywają dwa razy w ciągu doby (gł. droga z i do pracy; szkoły) a także osoby bezdomne, które znajdują się tutaj cały czas.*

### 3.



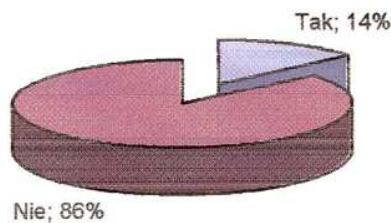


## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Osoby, które na powyższe pytanie udzieliły odpowiedzi negatywnych to w większości osoby, które nie mieszkają w Trójmieście, nie dojeżdżają, na co dzień do metropolii do pracy a także osoby bezdomne.

### 4.

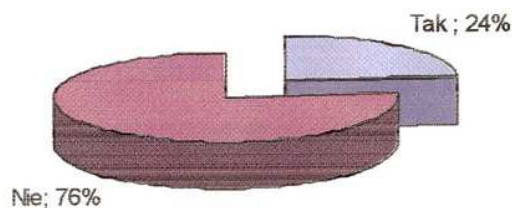
Czy spotkały Pana /Panią jakieś przyjemne sytuacje na dworcu np.: Występy grajków ulicznych, promocje?



Podróżni, którzy udzieli pozytywnej odpowiedzi to w większości osoby, które na Dworcu bywają bardzo często. Większość ankietowanych wspominała te same wydarzenia. Żywo opowiadali o tym samym „Grajku” a także przywoływali promocje organizowane przez te same firmy. Wszyscy twierdzili, że podobne zdarzenia byłyby przyjemnymi epizodami w oczekiwaniu na pociąg.

### 5.

Czy spotkały Pana/Panią jakieś nieprzyjemne sytuacje na dworcu np.: bójki, kradzież?



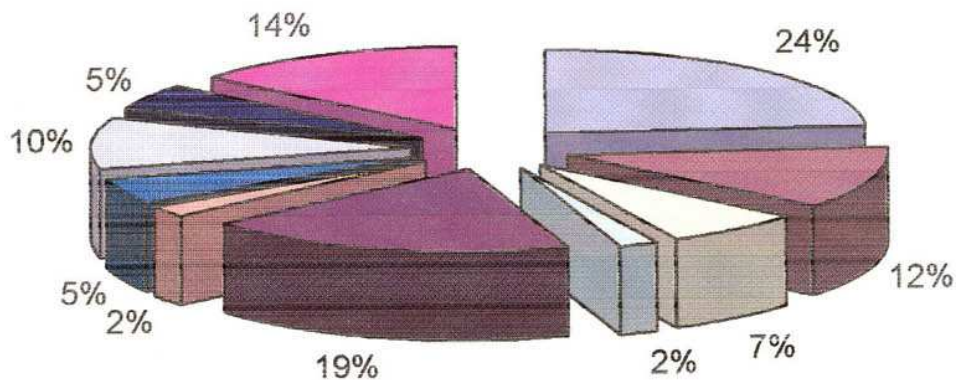


## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Osoby odpowiadające „Nie” mówiły, w większości pewnie i bez zawahania. Badani, którzy udzielili pozytywnej odpowiedzi, wskazywały na bezdomnych a także na kieszonkowców, których ofiarą padł nie jeden ankietowany. Każdy bezdomny na powyższe pytania udzielił pozytywnej odpowiedzi, zaznaczając, że prawdziwe oblicze Dworca można zobaczyć dopiero po północy.

### 6.

**Na ile w skali od 1 do 10 oceniliby/aby Pan/ Pani ochronę kolei?**



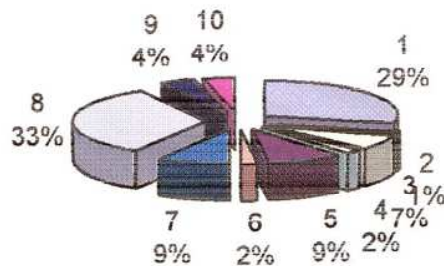
Zaskakuje różnorodność odpowiedzi. Jednakże skupiają się one wokół trzech ocen. Najwięcej respondentów, bo aż 24% oceniło ochronę kolei najgorzej. Duży udział procentowy (19%) mają odpowiedzi pośrednie dające ochronie w dziesięciopunktowej skali pięć punktów.





7.

Na ile w skali od 1 do 10 oceniliby/aby Pan/Pani obsługę kas?



Uderza relatywnie wysoki procent osób, którzy obsługę kas oceniają pozytywnie. Aż 33% prace pań w kasie oceniło na 8 punktów, ale 29% ankietowanych dało im najniższą notę.

### 8. Co sądzi Pan/Pani o Dworcu Głównym w Gdyni na tle innych dworców głównych w Polsce?

Ostatnie pytanie budziło najwięcej emocji. Podczas odpowiedzi padło wiele niecenzuralnych słów. Mieszkańcy Gdyni, co zdumiewające, oceniali Dworzec znacznie gorzej aniżeli przyjezdni. Wraz ze wzrostem odległości, skąd przybyli badani, rosły też pozytywne noty dotyczące Dworca. Podróżni skarżyli się głównie na brak poczekalni, jakichkolwiek bezpiecznych miejsc, gdzie można byłoby poczekać do odjazdu, nieporządek i obecność bezdomnych. Bezdomni, których każdy pewną część swego życia spędził na innym dworcu, oceniają gdyński bardzo dobrze i to pod każdym względem. Wskazywali oni na bezpieczeństwo, które w Gdyni według nich i dla nich jest bardzo wysokie.

Warto nadmienić iż bezdomni, którzy są żywą komórką w całym organizmie Dworca, z początku nieufni i podejrzliwi, na pytania odpowiadali najchętniej.



## **ROZDZIAŁ VI**

### ***Plany na przyszłość.***

*PKP przygotowuje, przy współpracy z gminą miasta Gdyni, przetarg budowlany na zawarcie długoletniej umowy dzierżawy na tereny przydworcowe w Gdyni Głównej prawem przebudowy i modernizacji obiektów znajdujących się na tym terenie, którego powierzchnia wynosi 1,3456 ha. Obejmuje on takie ulice jak: Podjazd, Dworcowa i Plac Konstytucji.*

*Obiekty budowlane na tym terenie to:*

*- budynek główny dworca - murowany strop i dach żelbetowy kryty papą, ilość kondygnacji nadziemnych: w niższej części budynku - dwie kondygnacje, w wyższej części - pięć kondygnacji, podziemnych - jedna kondygnacja; powierzchnia użytkowa stanowi ok. 7,080 m<sup>2</sup> (w powierzchnię tą wliczono: powierzchnie biurowe, piwnice oraz powierzchnia ciągów komunikacyjnych)*



*Fot.13 Plac przydworcowy oraz budynek objęty planem inwestycyjnym PKP*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

- budynek dworca kolei podmiejskiej - murowane stropy i dach żelbetowy kryty papą, trzykondygnacyjny, powierzchnia użytków podpiwniczonych ok. 2,510 m<sup>2</sup>



Fot. 14 Wnętrze dworca podmiejskiego SKM

- tzw. łącznik pomiędzy budynkami, zajęty przez pawilony handlowe oraz tereny pod wolno stojącymi pawilonami, stanowi powierzchnię ok. 252m<sup>2</sup>

W połowie grudnia 2004 roku zostało wystosowane pismo do prezydenta miasta Gdyni z prośbą o określenie warunków brzegowych dotyczących planowanego projektu inwestycyjnego zagospodarowania terenów dworcowych w Gdyni. Uwzględniono tam między innymi kwestie:

- które obiekty na placu przydworcowym objęte projektem winny pozostać niezmienione, a które ulec całkowitej przebudowie,
- wpływu na układ komunikacyjny planowanej zabudowy,
- jakie detale architektoniczne lub wystroju wewnątrz należy zachować i poddać renowacji.

Pomimo tego, że Gdynia jest stosunkowo młodym miastem budynek dworca wraz z elementami architektonicznymi został uznany za element historyczny i stanowiący pewną wartość kulturalną.



## **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

---

*Decyzja i określenie stanowiska prezydenta miasta Gdyni będzie podstawowym materiałem dla PKP do wystąpienia do wojewoda województwa pomorskiego o wydanie decyzji o dalszych warunkach zabudowy terenów przydworcowych.*

*PKP wymaga od przyszłego inwestora, oprócz spełnienia warunków podanych przez prezydenta miasta Gdyni i wojewodę województwa pomorskiego, zapewnienia takiej organizacji pracy przy przebudowie dworca, aby nie był utrudniony lub zachwiany przepływ ruchu pasażerskiego.*

*Planowany projekt przebudowy jest przygotowywany dla inwestorów w formie dwustopniowego przetargu. Pierwszy stopień to przetarg ofertowy (sprawdzenie chętnych pod względem zaplecza finansowego), drugi - przetarg właściwy (wyłonienie zwycięscy przetargu).*

*Obecnie bliższa data rozpoczęcia inwestycji jest nieznana, gdyż plan przebudowy znajduje się w fazie początkowej. Jego realizacja jest projektem długoletnim, którego wykonanie ma zająć ok. 15 lat, lecz termin ten może ulec zmianie.*

*\* (informacje uzyskane od PKP S.A. CENTRALA, Zarząd Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku od Izabeli Bulgarskiej- specjalisty Wydziału Marketingu i Obrotu Nieruchomościami)*



## **ROZDZIAŁ VII**

### ***Podsumowanie***

*W niniejszym projekcie podjęto zaledwie cząstkową próbę zapoznania się z obiektem pod nazwą Dworzec Kolejowy Gdynia Główna Osobowa, przy czym skupiono się, rzecz jasna, nie na samym budynku, choć historia jego powstania i kolejnych ewolucji jest niewątpliwie interesująca, lecz na wielu problemach, nieodłącznie związanych z funkcjonowaniem obiektu jako ważnego elementu większej, i jak się wydaje znacząco ważniejszej całości, jaką są Polskie Koleje Państwowe.*



*Fot. 15 Kasy biletowe PKP na Dworcu Głównym.*

*Od chwili powstania aż do lat osiemdziesiątych kolej była bezsprzecznie jedną z najważniejszych instytucji w życiu naszego kraju, dzierżącą prym w zakresie transportu towarowego jak i osobowego a także masowym pracodawcą dla wielu pokoleń Polaków. W latach młodości naszych rodziców czy jeszcze wcześniejszych pokoleń trudno było sobie wyobrazić podróż na drugi kraniec kraju, czy choćby do odleglejszych miejscowości, czym innym jak pociągiem. Zawód kolejarza cieszył się z dużym uznaniem społecznym a społeczność kolejarska stanowiła zwartą grupę zawodową o dużym poczuciu ważności swojej*



## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

---

*misji. W tych czasach infrastruktura kolejowa, w tym oczywiście dworce osobowe PKP były nastawione prawie wyłącznie na obsługę podróżnych zaś budowa nowego PKP była dla życia miasta, w którym miała miejsce, doniosłym wydarzeniem.*

*W latach dziewięćdziesiątych, gdy posiadanie samochodu w naszym kraju stało się codziennością, nastąpił gwałtowny odpływ podróżnych. Ludzie, często korzystający z usług kolei z braku wyboru przesiedli się masowo do własnych samochodów. Nagle stało się widoczne, że tak naprawdę polska kolej jest skrajnie zacofana, wagony są brudne i zdezelowane a szybkości przejazdu pozostała przez ostatnie pół wieku bez zmian. Drastycznie spadła również ilość przewozów towarowych. Do tego doszło szereg negatywnych, nie znanych wcześniej zjawisk jak choćby masowe napady na podróżnych przez wyspecjalizowane bandyckie grupy.*

*Wydaje się, że czasy świetności polskiej kolei bezpowrotnie minęły. Odzwierciedleniem tego jest również stan większości dworców PKP (nie wyłączając dworca gdyńskiego). Zdemolowane, brudne i cuchnące, zapełnione ubranymi w lachmany bezdomnymi sprawiają przygnębiające i jednocześnie smutne wrażenie. Jeśli kondycja polskich kolei nie zmieni się, nie zmieni się i wygląd dworców kolejowych, bo niezależnie od prowadzonej działalności gospodarczej dworzec bez podróżnych nie ma racji bytu.*

*Należy jeszcze dodać, że obecny stan polskie kolei, jakkolwiek trudny nie jest bynajmniej beznadziejny. Brak autostrad czy dróg szybkiego ruchu, ogromne zatłoczenie dróg polskich w sezonach urlopowych i ich zły stan techniczny stwarza dla kolei ogromną szansę rozwoju. Jednak ta szansa istnieje tylko dla kolei nowoczesnej i bezpiecznej. Jeśli taka powstanie, historia dworców kolejowych w Polsce zacznie zapisywać następne strony.*



***Spis fotografii i rycin.***

	<i>strona</i>
<b>Ryciny:</b>	
<i>Ryc.1 Projekt strażnicy przejazdowej z końca XIX wieku. Ciekawostką projektu jest to, iż kreślarz narysował komin strażnicy w lustrzanym odbiciu</i>	9
<i>Ryc.2 Projekt budynku dworcowego z listopada 1917 roku.</i>	10
<i>Ryc. 3 Projekt nowej toalety stacyjnej marzec 1916 r.</i>	11
<b>Fotografie:</b>	
<i>Fot.1 Dworzec gdyński w 1920 roku</i>	9
<i>Fot.2 W tle peron 5 na miejscu, którego dawniej znajdował się pierwszy dworzec.</i>	11
<i>Fot. 3 Dworzec od strony pl. Dworcowego, później pl. Konstytucji.</i>	12
<i>Fot. 4 Obecny dworzec Gdynia Główna. Osobowa, widok od strony ul. Morskiej</i>	14
<i>Fot. 5 Dworzec podmiejski (SKM) w Gdyni Główniej.</i>	18
<i>Fot.6 Bezrobotny pan Henryk grający na dworcu</i>	21
<i>Fot. 7 Teatr Wybrzeża</i>	22
<i>Fot. 8 Widok na wnętrze teatru od strony sceny.</i>	23
<i>Fot. 9 Bezdomna śpiąca na dworcu</i>	24
<i>Fot.10 W tle (koło kasownika) zebrzący na dworcu bezdomny.</i>	25
<i>Foto.11 Miejsce, w którym najczęściej śpią bezdomni (Dworzec Główny)</i>	26
<i>Fot. 12 Nocni „goście” na dworcu w Gdyni</i>	27
<i>Fot.13 Plac przydworcowy oraz budynek objęty planem inwestycyjnym PKP</i>	34
<i>Fot. 14 Wnętrze dworca podmiejskiego SKM</i>	35
<i>Fot. 15 Kasy biletowe PKP na Dworcu Głównym.</i>	36



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

---

### ***Bibliografia***

- 1) *75 lat okręgu Kolei Państwowych, Gawek R., Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk 1996*
- 2) *Rocznik Gdyński 1978/79, red. Miciński J., Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia 1979*
- 3) *Dzieje Gdyni, red. Wapiński R., Zakład Narodowy imienia Ossolińskich, Gdańsk 1980*
- 4) *Gdynia miasto z morza i marzeń, Kitowski S., Studio Spartan, Gdynia 1997*
- 5) *Materiału udostępnione przez Muzeum Miasta Gdynia*