

Oksywska Kolej Nadbrzeżna

Niemiecka kolej wąskotorowa w Gdyni



W 2020 roku wypadała równa 150. rocznica otwarcia pierwszej linii kolejowej, która przebiegała przez Gdynię. W ramach uczczenia tej rocznicy Muzeum Miasta Gdyni przygotowało cykl tematycznych spacerów śladami dawnych linii kolejowych. W kolejnej odsłonie chcielibyśmy zachęcić Państwa do wędrowki śladami wybudowanej w okresie II wojny światowej przez Niemców kolei wąskotorowej nad brzegiem morza. Była to jedna z nielicznych i jednocześnie najdłuższa linia kolei wąskotorowej na terenie Gdyni. Trasa wędrowki jest łatwa i prowadzi nadmorskim bulwarem oraz plażą, dlatego zachęcamy wybrać się na wycieczkę z dziećmi!

Zapraszamy do spaceru!

Spacer rozpoczynamy na południowym końcu bulwaru oksywskiego, tuż przed bramą prowadzącą na teren Portu Wojennego (fot. 1; najbliższe przystanki ZKM – Oksywie Dickmana 02 oraz Oksywie Górne 02). Tory Oksywskiej Kolei Nadbrzeżnej prowadziły tutaj od



Fot. 1

stacji kolejowej Oksywie, jednak ten teren jest obecnie niedostępny. Znajdujemy się najbliżej oksywskiej torpedowni, w pobliżu miejsca, z którego tory odchodziły po drewnianym moło wprost do budynku znajdującego się na wodach Zatoki Gdańskiej (fot. 2).

Historia torpedowych zakładów doświadczalnych w Gdyni rozpoczęła się pod koniec 1939 roku wraz z

zaadaptowaniem portu na bazę niemieckiej marynarki wojennej Kriegsmarine. Ówczesne torpedy używane przez Ubooty, ze względu na swoją budowę i parametry techniczne, wymagały stałego serwisowania i prowadzenia licznych prób utrzymujących ich sprawność. Na początku II wojny światowej Niemcy posiadali przeznaczony do tego celu kompleks Eckerförde w pobliżu Kilonii, jednak ze względu na zagrażające mu alianckie naloty podjęto decyzję o przeniesieniu go w bezpieczniejsze miejsce. Na nową lokalizację do budowy dwóch torpedowych poligonów doświadczalnych - Torpedo Versuchs Anstalt – Oxhöft (TVA – Oksywie) oraz Torpedowaffenplatz – Hexengrund (TWP – Babie Doły) – wybrano Gdynię, wtedy nazwaną Gotenhafen, portem Gotów. Była to strategiczna inwestycja, która poprzez budowę własnego, nowoczesnego poligonu miała zapobiec uzależnieniu III Rzeszy od zakupu torped włoskich oraz japońskich. Umieszczenie obiektów służących do testowania amunicji morskiej w Zatoce Gdańskiej początkowo okazało się idealne, ponieważ aż do 1943 roku obszar ten był poza zasięgiem alianckich samolotów. Po wysiedleniu większości ludności polskiej z Gdyni, miejsce to stało się również bezpieczne do testowania nowych typów broni, ponieważ nie zagrażali mu dywersanci. Dodatkowo umiejscowienie zakładów doświadczalnych w obrosniętych roślinnością wąwozach Kępy Oksywskiej zapewniało doskonały kamuflaż dla tego silnie ufortyfikowanego terenu. Ponadto w tym miejscu na wodach zatoki, dzięki niewielkiemu falowaniu, istniały najlepsze warunki do ćwiczebnych strzelań torpedowych.



Fot. 2



Fot. 3

Kierujemy się pasem technicznym okalającym brzeg, nazywanym także bulwarem oksywskim, na północ w stronę Osady Rybackiej (fot. 3). Trasa naszego spaceru pokrywa się dokładnie z przebiegiem linii kolei wąskotorowej, brzegiem morza, tuż pod wysokim na kilkadziesiąt metrów klifem. Teren ten został jednak w ostatnich latach znacząco przekształcony. Stworzono tu promenadę spacerową, dlatego nie znajdziemy na tym odcinku żadnych śladów dawnej kolei, jednak rozpościera się stąd jeden z nielicznych widoków jednocześnie na oba torpedowe zakłady doświadczalne znajdujące się na wodach Zatoki Gdańskiej (fot. 4).

Budowa pierwszego z dwóch kompleksów torpedowych w Gdyni rozpoczęła się w listopadzie 1940 roku wraz z wydaniem rozkazu powołującego ośrodki badawcze torped. W ciągu niecałych dwóch lat jeńcy francuscy, a później także rumuńscy oraz radzieccy (w tym 1500 Ukraińców) wzniesli szereg obiektów, które weszły w skład Torpedo Versuchs Anstalt – Oxhöft (TVA) - poligonu mającego testować torpedy



Fot. 4

wystrzeliwane z niemieckich okrętów podwodnych. W okolicy portu wojennego wybudowano hale fabryczne, w tym podziemną fabrykę min i torped akustycznych, które odbierały fale dźwiękowe wytwarzane przez śruby napędowe wrogich okrętów i miały stać się jedną z najgroźniejszych broni II wojny światowej. Powstały również magazyny oraz właściwa torpedownia, czyli usytuowany kilkaset metrów od brzegu budynek, postawiony na podstawie skrzyń z piaskiem na wodach Zatoki Gdańskiej, służący do kontrolowanego wystrzeliwania torped. W budynku znajdowały się: dwie wyrzutnie torped do strzelań próbnych, służąca do śledzenia toru wystrzelwanej torpedy wieża obserwacyjna oraz pomieszczenia techniczno-inżynierskie. Transport torped odbywał się po molo łączącym torpedownię z brzegiem.



Fot. 5

Po kilkunastu minutach spaceru dochodzimy do przystani rybackiej na Oksywiu, zwanej również Osadą Rybacką (fot. 5). Tutaj znajdziemy pierwsze na naszej trasie, zachowane do dziś, ślady Oksywskiej Kolei Nadbrzeżnej w postaci wyciągu używanego przez rybaków do transportu ryb na górę stromego klifu. Używane obecnie szyny pochodzą z rozebranego torowiska niemieckiej kolei wąskotorowej (fot. 6, 7, 8). Przechodzimy przez przystań rybacką i kontynuujemy nasz spacer bulwarem.



Fot. 6



Fot. 7



Fot. 8

Po zaprojektowaniu, wyprodukowaniu i zmontowaniu każda torpeda musiała zostać sprawdzona i wyregulowana, przechodząc przynajmniej jeden wystrzał ćwiczebny, z masą zastępczą, bez zamontowanej głowicy bojowej. Pocisk posiadał ograniczoną ilość paliwa, dzięki czemu można było kontrolować jego zasięg. Na dnie zatoki zostały wydrążone specjalne, 12-kilometrowe korytarze, którymi poruszały się torpedy. Wzdłuż nich wytyczono korytarz do zrzutu torped lotniczych przez samoloty z eskadry Luftwaffe wchodzącej w skład ośrodka na Babich Dołach. Zrzuty z samolotów rejestrowano za pomocą kamery filmowej, tak zwanego kinoteodolitu. Po wystrzale torpeda docierała w okolice Jastarni i Juraty, gdzie była wylapywana przez specjalne siatki, z których wypłatywano i wylawiano ją w specjalnie wybudowanych do tego celu, istniejących do dzisiaj, wieżach usytuowanych na wodach Zatoki Gdańskiej. Po przechwyceniu pocisku transportowano go z powrotem do zakładów doświadczalnych, gdzie przebieg testu poddawany był szczegółowej analizie, po której opracowywano nowoczesne rozwiązania umożliwiające skuteczniejsze zwalczanie celów na wodzie. W zakładach doświadczalnych zatrudniano 2 500 osób, z czego 600 bezpośrednio przy próbach torped i w warsztatach. O wielkości ośrodka w Babich Dołach świadczy też liczba przeprowadzonych doświadczeń. Szacuje się, że do końca 1944 roku na poligonie torpedowym na Oksywiu miano wykonać ponad 1000 wystrzałów ćwiczebnych wyłącznie torped akustycznych. Dzienna liczba wszystkich przeprowadzanych prób torpedowych dochodziła nawet do 200. Tylko w sierpniu 1944 roku przeprowadzono 700 różnych prób urządzeń i wystrzałów oraz zrzutów torped.



Dochodzimy do miejsca, gdzie kończy się bulwar (fot. 9). Od tego momentu nasz spacer będziemy kontynuować po plaży, zgodnie z dawnym przebiegiem torów. W pobliżu wejścia oznaczonego jako „GDY 4” warto samemu poszukać przysypanych piaskiem elementów po dawnej kolei, w tym szyn i podkładów. Po kilkuset metrach dochodzimy do wylotu Wąwozu Ostrowickiego (fot. 10). Teren jest obecnie niedostępny, ponieważ znajduje się tam jednostka wojskowa. W czasie wojny była ona składem amunicji i torped, do którego prowadziło, używane jeszcze w latach 70. XX wieku, torowisko Oksywskiej Kolei Nadbrzeżnej. W jego okolicy można znaleźć również resztki kanałów odprowadzających wodę (fot. 11). My jednak kierujemy się dalej plażą w kierunku Babich Dołów. Po drodze warto

zwrócić uwagę na wyrzucone przez morze kamienie, które układają się w swego rodzaju „tor”, niemal idealnie pokrywając się z przebiegiem dawnej linii kolei wąskotorowej (fot. 12).



Fot. 10



Fot. 11



Fot. 12

Drugi kompleks doświadczalny, po tym ukończonym w 1941 roku na Oksywiu, powstał w Babich Dołach nazwanych przez Niemców Ziemią Czarownic – Hexengrund. Uroczyste otwarcie miało miejsce 4 lipca 1942 roku. Torpedowaffenplatz – Hexengrund (TWP) był ośrodkiem podlegającym siłom powietrznym Luftwaffe i testowano w nim wyłącznie torpedy lotnicze. Poligon w Babich Dołach, wraz z wybudowanym specjalnie do tego celu lotniskiem o dwóch pasach startowych o długości 1,8 km i 750 metrów (istniejące do dzisiaj lotnisko Gdynia-Kosakowo), zajmował znacznie większy obszar w stosunku do części oksywskiej. W skład TWP wchodziły: znajdująca się 300 metrów od brzegu, zbudowana na kesonach, torpedownia ze stanowiskiem do strzelania i urządzeniami pomiarowymi, przystań dla

jednostek pływających, rozległe warsztaty torpedowe wraz z montownią torped, która zachowała się do dzisiaj, warsztaty lotnicze, hamownia silników, a także szereg warsztatów ogólnych, w tym elektrycznych, stolarni i ślusarni. TWP miało własną podstawę elektryczną, kompresorię, stację techniczną, magazyny torped budynki biurowe i mieszkalne. Na poligon Niemcy sprowadzili najlepszych specjalistów z różnych części III Rzeszy, a komendantem obu ośrodków doświadczalnych, nazwanych w 1942 roku Szkołą Strzelania Torpedowych, został kapitan Ulrich Thilo.

Kompleks doświadczalny na Babich Dołach intensywnie pracował nad opracowaniem torpedy lotniczej kalibru 450 mm. Efektem tych prac była torpeda F5b, którą po opracowaniu w Gdyni i wyposażeniu między innymi w system samonaprowadzania, użyto w wielu działaniach niemieckiego lotnictwa morskiego na różnych frontach II wojny światowej.



Fot. 13

Po kilku minutach spaceru dochodzimy do kolejnej przystani rybackiej znajdującej się w dzielnicy Babie Doły. Tradycyjnie jednak jest ona oznaczana jako Obłuże, o czym świadczą napisy „OBŁ” na łodziach (fot. 13). Tutaj również znajduje się wyciąg rybacki prowadzący na szczyt klifu, do którego budowy użyto szyn pochodzących z niemieckiej kolei wąskotorowej. Niektóre z metalowych podkładów kolejowych są zachowane w tak dobrym stanie, że można zauważyć na nich ślady oznaczeń produkcyjnych (fot. 14, 15, 16).



Fot. 14



Fot. 15



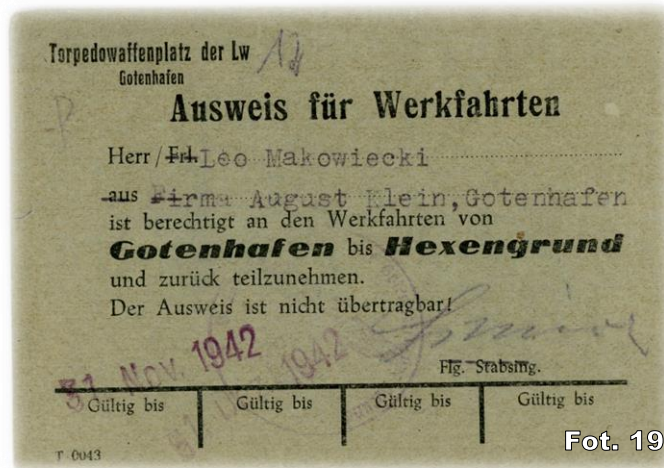
Fot. 16

Pomiędzy dwoma zakładami doświadczalnymi na długości około 5 kilometrów na brzegu ułożono tor kolei wąskotorowej o rozstawie torów 600 mm (tzw. prześwit Decauville'a), którą transportowano podzespoły oraz gotowe torpedy. Była to najdłuższa kolej wąskotorowa jaka kiedykolwiek powstała na terenie Gdyni. Jej oficjalna nazwa to Oksywska Kolej Nadbrzeżna – Uferbahn in Oxhöft, jednak powszechnie używano prześmiewczej nazwy „Ekspress Kaszubski” (Kaschubenexpress) (fot. 17 – przystań rybacka Oksywie, na plaży widoczne tory Ekspresu Kaszubskiego, 1945-1955 – zbiory MMG). Kolej rozpoczęła swój bieg na stacji Oksywie Port, gdzie przy specjalnie wybudowanej rampie przeładunkowej łączyła się z linią o standardowym rozstawie torów. Obsługiwała

ona obydwa ośrodki torpedowe wraz z magazynami, w tym z Wąwozem Ostrowickim i lotniskiem (fot. 18 Stacja kolejowa na Oksywiu, 1939-1945 – zbiory MMG; fot. 19 – legitymacja na przejazd na trasie Gdynia-Babie Doły i z powrotem przez torpedownię, 1941-1945 – zbiory MMG). Na odcinku pomiędzy Oksywiem i Babimi Dołami tory biegły po umocnionej plaży u podnóża klifu. Stacja końcowa wraz z rozjezdnią znajdowała się w okolicy wąwozu babiodolskiego, gdzie wybudowano specjalny hangar nazywany dworcem (Bahnhof des Kaschubenexpress). Przez wiele lat po wojnie znajdował się w nim bar i wypożyczalnia sprzętu „Albatros”. Budynek ten istnieje do dzisiaj. Można jeszcze zauważyć częściowo zamurowaną, szeroką bramę, przez którą wjeżdżała lokomotywa. Z tego miejsca tory rozchodziły się do części produkcyjnej kompleksu TWP oraz na drewniane molo, prowadzące bezpośrednio do znajdującej się na wodach Zatoki Gdańskiej torpedowni, gdzie przy pomocy specjalnego dźwigu aplikowano torpedy wprost do wyrzutni.



Fot. 17



Po opuszczeniu babiodolskiej przystani kierujemy się dalej plażą w kierunku północnym, w stronę osiedla Babie Doły. Po kilkuset metrach natrafiamy na pozostałości drewnianych pali osadzonych w piasku bezpośrednio przy brzegu morza. Są to oryginalne elementy pomostu, który został zbudowany przez Niemców w celu umocnienia torowiska w największych miejscach plaży (fot. 20). Tory zostały ułożone na drewnianym, wysokim na około metr moło, po którym poruszały się pociągi. Kontynuujemy nasz spacer wzdłuż jego pozostałości, a przed nami pojawia się drugi z budynków torpedowych zakładów doświadczalnych, znajdujący się na wodach Zatoki Gdańskiej w dzielnicy Babie Doły.



Działalność torpedowych zakładów doświadczalnych w Gdyni została zakończona w 1945 roku, kiedy wobec nadchodzących wojsk radzieckich i polskich, 4 kwietnia zarządzono ewakuację wszystkich pracowników na Hel. Operacja o kryptonimie „Walpurignacht” rozpoczęła się o godzinie 18:00, jeszcze przed nadejściem oficjalnego rozkazu z Berlina. Statki przeznaczone do ewakuacji dobijały do drewnianego moła przy budynku torpedowni. W ciągu jednej nocy, poza

specjalistami zakładów doświadczalnych, ewakuowano na Hel około 10 000 żołnierzy VII Korpusu Pancernego, 32. i 83. Dywizję Piechoty oraz 30 000 cywilów. W kolejnego dnia, podczas niemieckiej obrony Babich Dołów, wysadzono lotnisko, a z pasa startowego i klifu zepchnięto do wody różnego rodzaju pojazdy i sprzęt wojskowy, by nie dostał się on w ręce nadchodzących wojsk nieprzyjaciela. Uszkodzono również moło prowadzące do torpedowni, by utrudnić dostęp do budynku. Przez kilka lat po wojnie na babiodolskiej plaży można było znaleźć jeszcze czołgi, transportery, działa i ciała zwierząt, w szczególności koni, które uczestniczyły w ewakuacji (fot. 21 – wraki na babiodolskiej plaży, 1945 – zbiory MMG). Urządzenia z zakładów doświadczalnych jeszcze w latach 40. XX wieku zostały wywiezione do Związku Radzieckiego, jednak prawdopodobnie nigdy nie zamontowano i nie uruchomiono ich ponownie.



Fot. 21

Po kilku minutach spaceru dochodzimy do umocnionego brzegu. Oślonięta drewnianą balustradą ścieżka została poprowadzona nieco wyżej (fot. 22, 23). Z tego miejsca rozpościera się doskonały widok na torpedownię należącą do zakładów doświadczalnych Torpedowaffenplatz Hexengrund. Po kilkuset metrach ponownie znajdujemy się na plaży. Tuż obok nas możemy zauważyć dwie duże wyciągarki umieszczone na betonowych podstawach. Zostały tu postawione przez Wojsko Polskie po II wojnie światowej, jednak ich elementy służyły prawdopodobnie już w jej trakcie do obsługi Oksywskiej Kolei Nadbrzeżnej (fot. 24).



Fot. 22



Fot. 23



Fot. 24

Budynki zakładów doświadczalnych po wojnie przejęło Wojsko Polskie. Budynek torpedowni na Babich Dołach popadał jednak w coraz większą ruinę. W roku 1970 pojawiły się plany odbudowy obiektu i przerobienia go na sanatorium dla górników, jednak wojsko nie zgodziło się na tę propozycję Ministerstwa Górnictwa z powodu ochrony tajemnicy wojskowej. W latach 70. i 80. XX wieku po kolejnych sztormach konstrukcja była osłabiana i stopniowo zawałał się dach i frontowa ściana obiektu (fot. 25 oraz 26 budynek torpedowni tuż po wojnie, 1945-1950 – zbiory MMG). Co ciekawe w tym okresie została ona również ćwiczebnie zbombardowana przez Wojsko Polskie betonowymi pociskami. Jeszcze w latach 70. XX wieku używano przystani dla

niewielkich jednostek szkolnych Marynarki Wojennej oraz regularnie prowadzono w niej ćwiczenia dla pływaków. Ostatecznie została jednak wysadzona w latach 90. XX wieku. W tym czasie w wodzie znajdowały się jeszcze niemieckie wózki przeznaczone do transportu torped. Obecnie z pomostu pozostały jedynie wystające z wody pale podporowe, a sam budynek stał się domem dla ptaków wodnych, w tym mew srebrzystych, strzyków i kormoranów, a także babek byczych, czyli niewielkich rybek przywiezionych do Zatoki Gdańskiej przez statki z Morza Czarnego. Babiodolską torpedownię z charakterystycznym napisem „TKACZYK” na wieży obserwacyjnej, wykonanym przez lokalnego graficiarza o nazwisku Tkaczyk oraz powstałym w ostatnich latach większym napisem „KALA”, możemy zobaczyć również w kilku filmach. Konstrukcję widać między innymi w końcowych fragmentach odcinka „Brzeg Morza” z serialu „Czterej Pancerni i Pies”, a także w serialu „Kryminalni” oraz filmie „Superwizja”. W poniemieckich zakładach doświadczalnych w Gdyni gościli również producenci programów dokumentalnych dotyczących wojennych projektów III Rzeszy.



Fot. 25



Fot. 26

Kierując się dalej plażą dochodzimy do wylotu wąwozu babiodolskiego, gdzie około 300 metrów od brzegu znajduje się drugi na naszej trasie zakład służący do testowego wystrzeliwania torped. Przy brzegu możemy zauważyć również liczne pale, będące elementami niewielkiej przystani oraz mola prowadzącego do budynku (fot. 27). W tym miejscu opuścimy na chwilę brzeg morza kierując się na zachód w stronę wyjścia z plaży oznaczonego jako „GDY 1”.



Fot. 27

Oksywska torpedownia, nazwana przez Polaków „Formozą”, została po wojnie zaadaptowana na potrzeby wojska. Po pożarze w 1979 roku w miejsce drewnianego mola ułożono betonowy pomost łączący ją z lądem oraz rozebrano wieżę obserwacyjną i wyremontowano budynek, dlatego bryła obiektu wygląda obecnie inaczej niż w czasie II wojny światowej. W budynku kontynuowano próby przy użyciu torped elektrycznych i tlenowych aż do lat 80. XX wieku.

Znajdowała się tam również baza jednoosobowych okrętów podwodnych typu „Błotniak”. Współcześnie znajdują się w nim stacje pomiarowe pól: elektromagnetycznych, cieplnych oraz hydroakustycznych okrętów. Mieści się tam również siedziba elitarniej, specjalnej jednostki Marynarki Wojennej „Formoza” im. gen. Włodzimierza Potasińskiego. Na stałe przebywa tam również obsługa specjalistyczna Poligonu Kontrolno-Pomiarowego Marynarki Wojennej oraz obsługa radiolaterni lotniska Babie Doły.

Po przejściu kilkuset metrów ścieżką prowadzącą pośród gęstej roślinności, docieramy do schodów prowadzących na szczyt klifu. My jednak zatrzymamy się tuż przed nimi. Kiedy spojrzymy na prawo, będziemy mogli zauważyć niewielki, niszczący, zielony, porośnięty bujną roślinnością budynek z napisem „Albatros” (fot. 28, 29). Był to dawny hangar będący zajezdnią Oksywskiej Kolei Nadbrzeżnej, która w tym miejscu rozchodziła się w kilku kierunkach – w stronę Oksywia, do babiodolskiej torpedowni oraz w głąb wąwozu. Niestety obecnie budynek znajduje się na terenie wojskowym, dlatego dostęp do niego jest utrudniony.



Fot. 28



Fot. 29

Tory kolejki wąskotorowej biegnącej po plaży wraz z upływem lat i kolejnymi sztormami ulegały stopniowej degradacji. Do lat 70. XX wieku używany przez Wojsko Polskie był jedynie fragment znajdujący się w Wąwozie Ostrowickim. Część szyn została rozebrana i ponownie wykorzystana do budowy jedynych w północnej Polsce wyciągów linowo-terenowych przeznaczonych do transportu ryb z łodzi rybackich na plaży do pomieszczeń gospodarczych na górze klifu, na potrzeby osady rybackiej na Oksywiu i Obłużu. Ich nachylenie wynosi nawet do 40 stopni. Mimo budowy bulwaru na Oksywiu, tory „Ekspresu Kaszubskiego” nadal służą lokalnym rybakom. Ostatnią pozostałością taboru kolejowego używanego przez Niemców jest, wykopany kilkanaście lat temu na plaży, wagonik Oksywskiej Kolei Nadbrzeżnej, który obecnie można oglądać na ekspozycji w schronie przy ulicy Morskiej 189 należącym do Gdyńskiego Klubu Eksploracji Podziemnej.

Z tego miejsca kierujemy się z powrotem na plażę (fot. 30). Po kilku minutach spaceru w kierunku północnym, znajdziemy się przy schodach prowadzących na parking i pętlę autobusową, gdzie zakończymy naszą wycieczkę (fot. 31; najbliższe przystanki ZKM – Babie Doły Plaża 01 oraz Babie Doły 01).



Fot. 30



Fot. 31

Mapa trasy w aplikacji Traseo:

<https://www.traseo.pl/trasa/oksywska-kolej-nadbrzezna-muzeum-w-terenie>

Opracowanie tekstu: Dawid Gajos

Zdjęcia współczesne: Dawid Gajos

Materiały archiwalne: Muzeum Miasta Gdyni