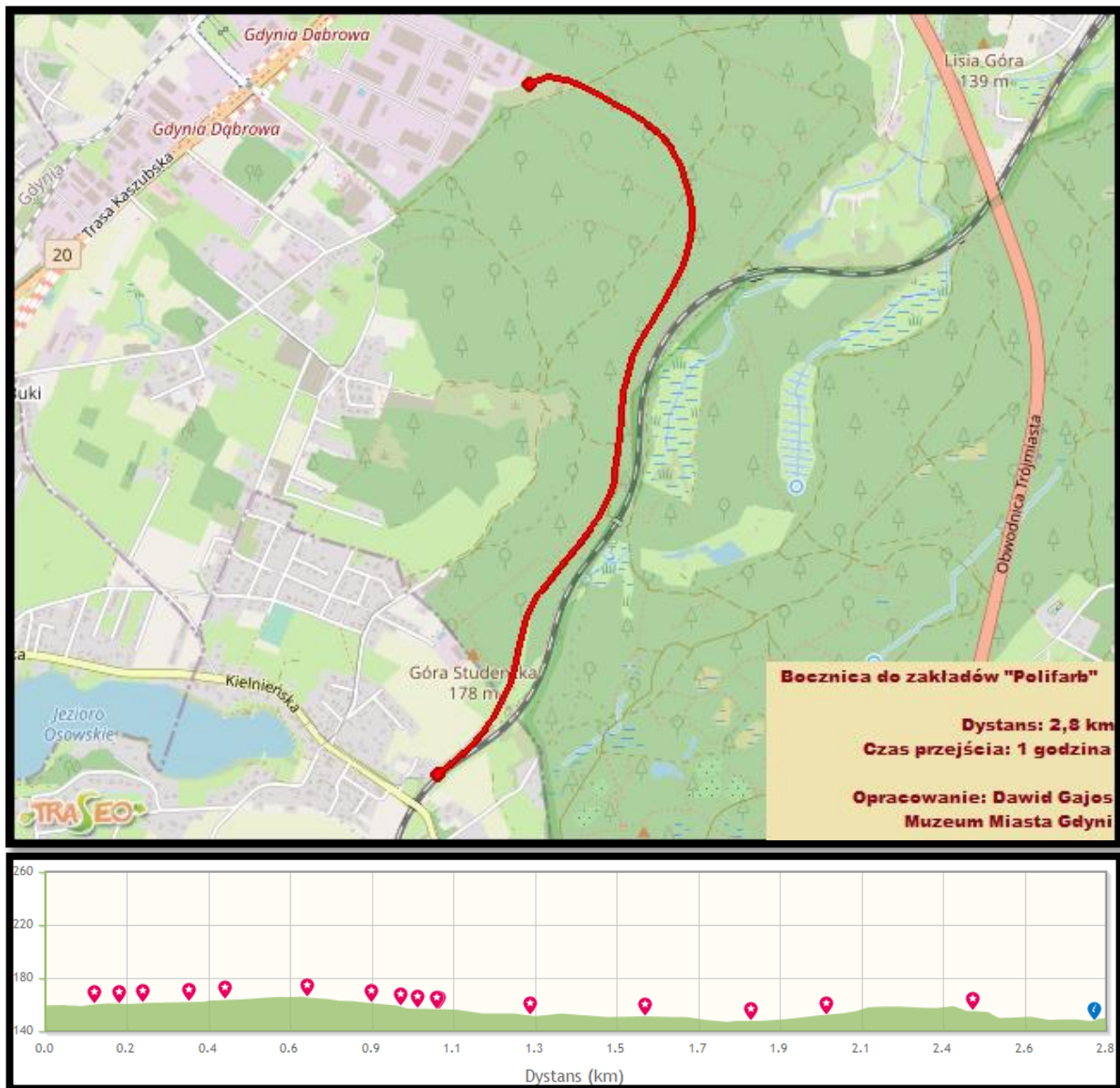


Spaceruj z historią!

Bocznica kolejowa do zakładów POLIFARB

Przemysłowa trasa do zakładu produkcji farb i lakierów



W 2020 roku wypadała równa 150. rocznica otwarcia pierwszej linii kolejowej, która przebiegała przez Gdynię. W ramach uczczenia tej rocznicy Muzeum Miasta Gdyni przygotowało wystawę czasową, ukazującą pamiątki kolejowe z całego okresu istnienia „żelaznych dróg” w mieście. Uzupełnieniem projektu jest cykl tematycznych spacerów śladami dawnych linii kolejowych. Chcielibyśmy zachęcić Państwa do spaceru po istniejącej w latach 1979-2002 bocznicy kolejowej prowadzącej do zakładów produkcji farb i lakierów POLIFARB. Kiedy bowiem władze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zaplanowały budowę największego w Europie kompleksu przemysłowego produkującego farby i lakiery, głównym sposobem transportu towarów z POLIFARBU miała stać się kolej. Trasa wędrowki jest łatwa, dlatego zachęcamy wybrać się na wycieczkę z dziećmi!

Zapraszamy do spaceru!

„Za dwa lata powstanie zakład zatrudniający około 1000 pracowników (...). Zanim jednak do tego dojdzie, wykonawcę - Gdyńskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego - czekają roboty przygotowawcze, obejmujące m.in. całą infrastrukturę Gdyni południowej.”

„Głos Wybrzeża”, marzec 1975 roku



Fot. 1



Fot. 2

Nasz spacer rozpoczynamy na końcu terenu byłych zakładów POLIFARB, tuż za ostatnią halą 129G (najbliższy przystanek ZKM – Polifarb lub Kacze Buki). To tutaj mieściła się stacja „Polifarb” z rampą przeładunkową (fot. 1). Można tu odkryć liczne, zachowane do dziś ślady po przemysłowej bocznicy kolejowej, która kończyła w tym miejscu swój bieg. Są to między innymi ślady podkładów kolejowych, szyn, lamp oświetlających niegdyś ten teren oraz fundamenty budynku stacyjnego (fot. 2).

Historia fabryki farb i lakierów na terenie Trójmiasta zaczęła się w 1923 roku, kiedy w Wolnym Mieście Gdańsku powstają zakłady „DAOL” - Danziger Oel Lacke GmbH (Gesellschaft mit beschränkter Haftung). Do 1939 roku w fabryce przy Colbatzerstrasse 104 w Oliwie (obecnie ulica Generała Bora Komorowskiego) produkowano rocznie do 500 ton farb, lakierów, emalii i półfabrykatów do prac codziennych i ogólnobudowlanych. Okres II wojny światowej zmienił zapotrzebowanie jakie miały zaspokajać zakłady, ale nie ogólny charakter produkcji. Oliwski „DAOL” kontynuował wytwarzanie farb i lakierów, jednak wyłącznie na zamówienie niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. Po wojnie, już w listopadzie 1945 roku, wznowiono produkcję farb na potrzeby cywilne, a 3 lata później, 10 grudnia 1948 roku, dawny „DAOL” został znacjonalizowany. Od tego czasu miał się rozpocząć złoty okres zakładu, którego nazwę zmieniono w 1956 roku na „Gdańska Fabryka Farb i Lakierów”.

Kierujemy się wyraźną ścieżką na południowy-wschód. Po chwili krzyżuje się ona z szeroką leśną drogą, która jest pozostałością przebiegającej tędy ulicy Starochwaszczyńskiej, będącej jeszcze kilkadziesiąt lat temu głównym traktem prowadzącym z Wielkiego Kacka do Chwaszczyna. Na skrzyżowaniu zachowały się betonowe płyty utwardzające nawierzchnię oraz pozostałości szyn po dawnej bocznicy kolejowej (fot. 3). Przechodzimy przez ten leśny dukt i zgodnie z kierunkiem torów podążamy, coraz bardziej zarastającym w tym miejscu nasypem, kolejowym (fot. 4).



Fot. 3



Fot. 4

Na początku lat 60. XX wieku oliwska Gdańska Fabryka Farb i Lakierów otrzymała zadanie przestawienia produkcji z ogólnobudowlanej na specjalistyczną. Miała specjalizować się w farbach dla przemysłu stoczniowego. Zakład wytwarzał do 3500 ton fabrykatów rocznie. Z czasem, kiedy dla Polski otworzył się rynek zachodni, produkcja farb rdzochronnych i przeciwkorozyjnych stała się specjalnością fabryki. Popularność sprzedawanych produktów na zachodzie oraz obroty handlowe, zapewniające stały dopływ dewiz do Skarbu Państwa, były na tyle duże, że władze zdecydowały się w 1971 roku na zmianę nazwy fabryki na bardziej międzynarodową – POLIFARB Oliwa. Oliwski zakład został również włączony do rządowego programu Zjednoczenia Przemysłu Farb i Lakierów, realizowanego pod nazwą POLIFARB, do którego, oprócz trzech zakładów produkcji farb w Gdańsku, należały również fabryki w Bliżynie, Cieszyńie, Dębicy, Kaliszu, Łodzi, Pilawie, Włocławku i we Wrocławiu.

Kilkadziesiąt metrów dalej, kiedy rozejrzemy się na boki, zobaczymy, że znajdujemy się wyraźnie wyżej niż reszta terenu. W tym miejscu, pod nasypem kolejowym, umieszczony jest pierwszy z wybudowanych na tej bocznicy przepustów wodnych. Jest to niewielka betonowa konstrukcja, złożona z gotowych elementów, która miała zapobiegać podmywaniu torowiska przez wody opadowe (fot. 5). Kontynuując spacer nasypem natkniemy się na wiele elementów infrastruktury kolejowej (uważajmy, żeby się nie potknąć!), w tym podkłady kolejowe oraz słupki kilometrowe. Warto zwrócić uwagę na ich ułożenie, ponieważ doskonale obrazują przebieg torów (fot. 6).

W 1975 roku zapotrzebowanie na produkty POLIFARBU w państwach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, jak i Europy Zachodniej, było tak duże, że władze firmy zdecydowały o rozpoczęciu budowy nowego, rozległego zakładu przemysłowego na gdyńskim Wielkim Kacku. Ukończenie największego i najnowocześniejszego zakładu produkcji farb i lakierów w Europie, który miał przyczynić się do zdominowania rynku przez polskie produkty, planowano na rok 1977. Według założeń zakład miał produkować 70 tys. ton wyrobów lakierowych rocznie i został zaplanowany tak, by na jego terenie można było w przyszłości prowadzić jeszcze o kilkanaście razy większą produkcję.



Fot. 5



Fot. 6

Jednocześnie, w dniu 1 lipca 1976 roku, dokonano połączenia wszystkich trzech trójmiejskich zakładów produkcji należących do Zjednoczenia Przemysłu Farb i Lakierów POLIFARB - POLIFARB Oliwa Gdańska Fabryka Farb i Lakierów, POLIFARB Gdańska Fabryka Farb Graficznych oraz POLIFARB Zakłady Farb Okrętowych w Gdyni w Budowie. Powstał jeden ogromny zakład pod nazwą POLIFARB-Oliwa Zakłady Farb w Gdyni, którego siedzibą główną od 1977 roku stała się właśnie Gdynia. Specjalizacją firmy nadal pozostawała produkcja farb na potrzeby przemysłu stoczniowego, jednak od tego czasu rozszerzono ją również o specjalistyczne farby dla przemysłu drukarskiego oraz ogólnobudowlane.



Fot. 7

Po kolejnych kilku minutach spaceru docieramy do drugiego przejazdu kolejowego na tej bocznicy. Jest to skrzyżowanie z niewielką leśną ścieżką, jednak jest ono ciekawe, ponieważ zachowały się tu wszystkie elementy trasy kolejowej – podkłady, kanał odwadniający oraz słupek kilometrowy (fot. 7). Idąc dalej łagodnym łukiem dawnego torowiska ponownie znajdziemy się na wysokim nasypie. Gdy spojrzymy w dół zauważymy kolejny przepust wodny. Jest on zachowany w dość dobrym stanie (fot. 8).



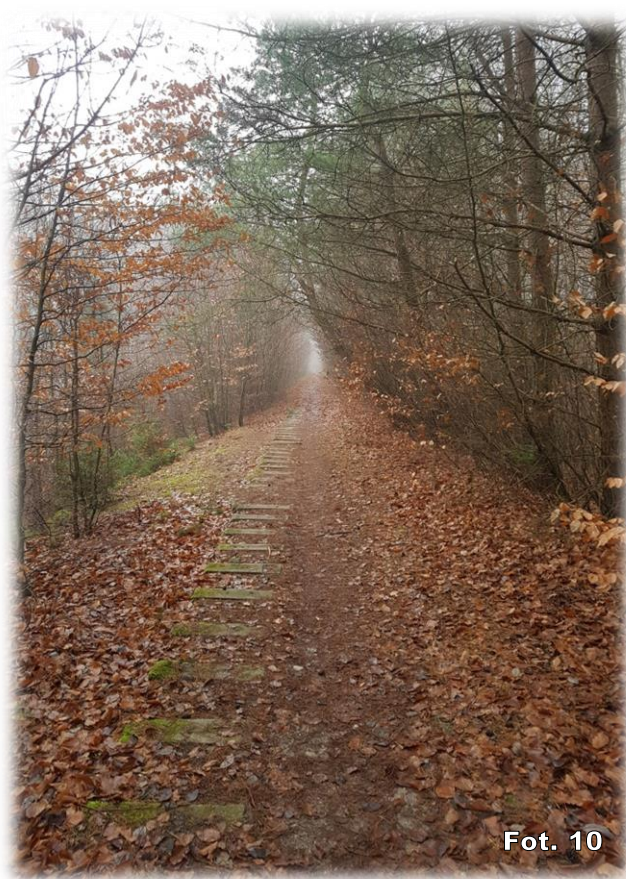
Fot. 8

W celu pozyskania gruntów pod budowę fabryki przesiedlono część rodzin z terenów na wielkokackich Nowinach. W związku z potrzebą większego zużycia wody wybudowano nowe ujęcia oraz hydrofornię przy Źródle Marii, mające obsługiwać POLIFARB, ale także okoliczne domy. W 1979 roku ułożono również ponad trzykilometrową bocznice kolejową odchodzącą od byłej linii Magistrali Węglowej w okolicy stacji Osowa. Bocznica przebiegała łagodnym łukiem przez las, a na jej zakończeniu, w okolicy fabryki, wybudowano niewielki budynek dyżurny oraz dużą rampę przeładunkową. Wśród obiektów inżynierskich znalazło się kilka przepustów wodnych, zlokalizowanych w różnych miejscach trasy. Od tego czasu głównym środkiem transportu materiałów do produkcji oraz gotowych wyrobów z fabryki do gdyńskiego portu oraz w głąb kraju, miała być kolej.

Kawałek za przepustem dochodzimy do niewielkiego przecięcia bocznic kolejowej z żółtym szlakiem pieszym PTTK. W tym miejscu zachowały się w stosunkowo dobrym stanie betonowe podkłady kolejowe. Bez problemu można przeczytać zapisane na nich oznaczenia „GBL 3 VI G7” (fot. 9). Nieco dalej, na zboczu wzniesienia, możemy również oglądać częściowo zachowane podkłady bocznic do zakładów POLIFARB (fot. 10).



Fot. 9



Fot. 10

Budowa tej największej inwestycji w regionie rozpoczęła się w 1975 roku i tak naprawdę nigdy się nie zakończyła. W 1979 roku wstrzymano inwestycję w gdyńskie zakłady POLIFARB, z których część budynków nadal była w budowie. Dodatkowo na początku lat 80. XX wieku rozpoczął się proces stopniowego załamывania się gospodarki socjalistycznej w państwach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Był to bardzo trudny okres dla całego Zjednoczenia Przemysłu Farb i Lakierów POLIFARB w Polsce. „Głos Wybrzeża” informował w 1982 roku o chęci pomocy ze strony ZSRR: „ZSRR pomoże zakończyć budowę Polifarbu.” Przed siedmioma laty w Gdyni rozpoczęto na dużą skalę budowę fabryki farb i lakierów. W 1979 roku wstrzymano dalsze inwestowanie. Część obiektów jest gotowa, część zaś wzniesiona dopiero w fundamentach niszczeje(...). Tę priorytetową budowę odwiedziła delegacja z ministerstw przemysłu chemicznego Polski i ZSRR. Specjaliści radzieccy wykazali zainteresowanie gdyńską budową. Trwają rozmowy dotyczące udzielenia pomocy przy zakończeniu inwestycji.”

Opatentowano nowe farby i inne środki (m.in. przeciwrdzewne podwodne farby do gruntowania w 1983 roku, środek do ochrony przeciwkorozyjnej powierzchni stalowych pod szalunki i izolację w okrętownictwie w 1987 roku, czy masę asfaltową modyfikowaną przeciwrdzewną OLI BIT w 1988 roku), jednak mimo tego zakład nie mógł odnaleźć się w stale zmieniających się warunkach rynkowych (fot. 11 – Dokument patentowy zakładów POLIFARB. Źródło: Biblioteka Cyfrowa Politechniki Lubelskiej). W marcu 1988 roku gdyński POLIFARB znalazł się jeszcze na zaktualizowanej liście „przedsiębiorstw o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”, jednak już wtedy faktycznie zakład stał się nierentowny.

Idąc kawałek dalej znajdziemy się na kolejnej bardzo wysokiej części nasypu. Na zboczu pod nami, znajduje się największy z wszystkich przepustów wodnych na bocznicy. Konstrukcja wysokości około 1,5 m zachowała się w doskonałym stanie (fot. 12, 13).

UKD 667.621.3.667.622.117.225		NORMA BRANŻOWA	
WYROBY LAKIEROWE	Masa asfaltowa modyfikowana do nakładania na zimno	BN-78 6112-10	
		Grupa katalogowa X 24	

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot normy. Przedmiotem normy jest masa asfaltowa modyfikowana do nakładania na zimno - zawierająca czernienie żelazowej w modyfikowanym spoiwie asfaltowym.

1.2. Zakres stosowania przedmiotu normy. Masa jest przeznaczona do malowania powierzchni stalowych pod szalunkiem, pod izolacją mocowanymi na szpilki, wewnętrznych powierzchni zbiorników wody balastowej i koferdazów.

2. OZNACZENIE

MASA ASFALTOWA MODYFIKOWANA
DO NAKŁADANIA NA ZIMNO BRANŻOWA CIEMNA
BN-78/6112-10 SWA 5243-403-330

3. WYMAGANIA I BADANIA

3.1. Zestawienie wymagań i metody badań

Wymagania	Metody badań wg	
a) Wstępne próby techniczne	powierzchnie masy w opakowaniu powinna być gładka, masa powinna mieć konsystencję tiksotropową, nie powinna zawierać grudek i wycieków	PN-72/C-81503
b) Gęstość, g/cm ³	0,9 ± 0,0	BN-64/6110-11
c) Rozstrzenie pigmentów, µm, najwyżej	60	BN-72/6110-09 p. 2.1b)
d) Temperatura zapłonu, °C, co najmniej	26	PN/C-04007
e) Lepkość w 1) temperaturze 20 ± 0,2 °C wg viskozymetru Cone and Plate przy gradientie prędkości ścinania 10000 s ⁻¹ Poise	1,5 ± 2,5	3.6.1
f) Zawartość substancji lotnych, %, najwyżej	50	PN-75/C-81512

3.2. Trwałość. Masa asfaltowa modyfikowana do nakładania na zimno powinna odpowiadać wymaganiom niniejszej normy w ciągu 12 miesięcy, licząc od daty produkcji. Dopuszczalne w tym czasie zgęstnienie wyrobu powinno osiągnąć po dodaniu najwyżej 5% wag. benzyny do lakierów C wg PN-66/C-96033.

3.3. Program badań

3.3.1. Badania pełne polegają na sprawdzeniu zgodności ze wszystkimi wymaganiami wymienionymi w 3.1. Należy wykonać je co najmniej raz na 6 miesięcy. Badania pełne należy wykonać również przy każdej zmianie stosowanych surowców i metod technologicznych mogą-

Złożono przez Zjednoczenia Przemysłu Tworzyw i Farb PLASTOFARB
Ustalono przez Naczelnego Dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Tworzyw i Farb PLASTOFARB dnia 26 stycznia 1978 r.
jako normę obowiązującą od daty 1 października 1978 r.
(Dz. Norm. i Miar nr 10/1978 poz. 51)

WYDAWCA NORMAIZACYJNE 1978

Dotk. Wyd. Norm. Wzr. Ark. wyd. 0,30 Naki. 6200 455 Zam. 187978

Fot. 11



Fot. 12



Fot. 13

W październiku 1993 roku „Dziennik Bałtycki” opisywał stan gdyńskiego POLIFARBU następująco: "Od kilkunastu lat u wylotu Gdyni przy ul. Chwaszczyńskiej straszy niedokończona fabryka farb i lakierów "Polifarb-Oliva". Jej budowę rozpoczęto w 1975 roku i miała być jedną z największych i najnowocześniejszych w Europie (...). Dziś niektóre obiekty są wykorzystane, inne natomiast rażą postępującą dewastacją (...)". Pod koniec 1993 roku rozpoczęto proces podziału i restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Podjęto próbę wprowadzenia nowoczesnych technologii oraz metod zarządzania. W 1996 roku gdyński POLIFARB jako drugi polski producent otrzymał Certyfikat Systemu Jakości ISO 9001. Jednak po wielokrotnych niepowodzeniach w znalezieniu zagranicznego inwestora strategicznego, ostatecznie dokonano podziału firmy. Najpierw powstały przedsiębiorstwa POLIFARB-Oliva Zakłady Farb w Gdyni oraz Gdańska Fabryka Farb Grafitowych, a następnie pierwsze z nich, jako państwowe, zostało postawione w stan likwidacji. W 2000 roku powstały dwie nowe spółki, w których 100% udziałów posiadał POLIFARB Oliva, a w 2002 roku całkowicie zakończono proces prywatyzacji spółki „Oliva” Sp. z o.o. Ostatecznie w 2010 roku gdyński POLIFARB został przejęty w całości przez fińską firmę Teknos, by z czasem stać się siedzibą dla kilkunastu mniejszych spółek.

Idąc dalej mijamy kolejne obiekty infrastruktury kolejowej (fot. 14), aż docieramy do kolejnego skrzyżowania z leśną drogą. Tu również zachowały się szyny kolejowe (fot. 15). Po przejściu przez drogę, przez następne kilkaset metrów nasyp będzie prowadził nas równoległe do drogi i czynnej linii kolejowej.



Fot. 14



Fot. 15

Przeniesienie produkcji do nowego zakładu w Gdyni było spowodowane między innymi wymogami ochrony środowiska. Gdyńska fabryka miała spełniać najwyższe normy składowania, przetwarzania i dystrybucji szczególnie niebezpiecznych materiałów



Fot. 16

chemicznych. Po długotrwałych próbach restrukturyzacji w latach 90. XX wieku część budynków pozostawała nieużywana, a przetrzymywane w nich materiały zaczęły stanowić zagrożenie dla środowiska. Prawdopodobnie część z nich mogła trafić nawet na 60 metrów w głąb ziemi, stwarzając ryzyko zakażenia wód gruntowych. Dodatkowymi zagrożeniami dla natury i okolicznych mieszkańców były dwa duże pożary magazynów z chemikaliami 12 stycznia 2004 i 14 czerwca 2016 roku. Pierwszy pożar strawił hale magazynowe o powierzchni ponad 10 tys. m² z łatwopalnymi substancjami lakieropochodnymi, drugi zaś cały trzykondygnacyjny magazyn z rozpuszczalnikami i farbami. Za każdym razem z ogniem walczyło nawet

20 zastępów straży pożarnej, jednak mimo tego nie udało się uniknąć skażenia. Gęsta, czarna chmura silnie toksycznego, gryzącego dymu była widoczna z każdego miejsca w Trójmieście. Strażacy zalecali, by nie opuszczać i nie wietrzyć domów, ponieważ mogło to mieć poważne konsekwencje dla zdrowia. Po pożarze w 2016 roku skażona została część terenów południowej Gdyni i Sopotu, w tym rzeka Kacza, która przybrała niebieski kolor.

Kawałek dalej, po naszej lewej stronie, możemy zauważyć pozostałości betonowych bloków, z których zbudowany jest kolejny przepust wodny mijany na trasie. Jest on częściowo zniszczony, jednak dzięki temu możemy przyjrzeć się bliżej jego konstrukcji (fot. 16). Idąc dalej nasypem, pod naszymi nogami ponownie widzimy bardzo dobrze zachowane podkłady kolejowe (fot. 17). Kiedy torowisko wychodzi już z lasu na niewielką polanę, w okolicy dawnego domu torowego obsługującego pobliską Magistralę Węglową, po obu stronach ścieżki możemy zauważyć nieco zarastające roślinnością kanały odwadniające (fot. 18).



Fot. 17



Fot. 18



Fot. 19

W połowie 2002 roku decyzją nowego właściciela sprywatyzowanego POLIFARBU rozpoczęto likwidację bocznicy kolejowej prowadzącej na teren przedsiębiorstwa. Jeden z ostatnich przejazdów został zorganizowany w drugiej połowie 2001 roku przez Klub Turystyki Kolejowej TENDRZAK, a jego uczestnicy pokonali całą długość trasy dreżyną ręczną. Od czerwca do sierpnia 2002 roku rozebrano początkowy odcinek toru i rampy przeładunkowej, od bramy zakładu do pierwszego przejazdu kolejowego w lesie. Wiosną 2003 roku rozebrano pozostałą część trasy, aż do nastawni stacyjnej na Osowie. W miejscu bocznicy dokonano korekty łuku trasy Magistrali Węglowej, co pozwoliło podnieść prędkości przejazdów do 100 km/h. Kilka miesięcy później w miejscu rampy przeładunkowej stały już nowe hale produkcyjne, a pociągi ostatecznie zastąpiono transportem samochodowym. Jedynymi pozostałościami po bocznicy są obecnie zachowane w niektórych miejscach podkłady kolejowe, przepusty wodne, słupki kilometrowe oraz naturalny tunel stworzony przez gęsto rosnące wokół nasypu drzewa.

Zbliżamy się do końca naszej trasy. Bocznicą kolejową z zakładów POLIFARB spotyka się tu z linią kolejową dawnej Magistrali Węglowej (fot. 19). Właściwie ciągnęła się ona wzdłuż niej aż do stacji Gdańsk Osowa, jednak dalszy spacer przy czynnym torowisku może być niebezpieczny. Dlatego najlepiej udać się stąd na przystanek autobusowy (najbliższe przystanki ZKM: Hawska oraz Kacze Buki) lub wrócić z powrotem nasypem w kierunku POLIFARBU.

Mapa trasy w aplikacji Traseo:

<https://www.traseo.pl/trasa/bocznica-kolejowa-do-zakladow-polifarb-spacer-z-historia>

Opracowanie tekstu: Dawid Gajos

Zdjęcia współczesne: Dawid Gajos

Materiały archiwalne: Biblioteka Cyfrowa Politechniki Lubelskiej