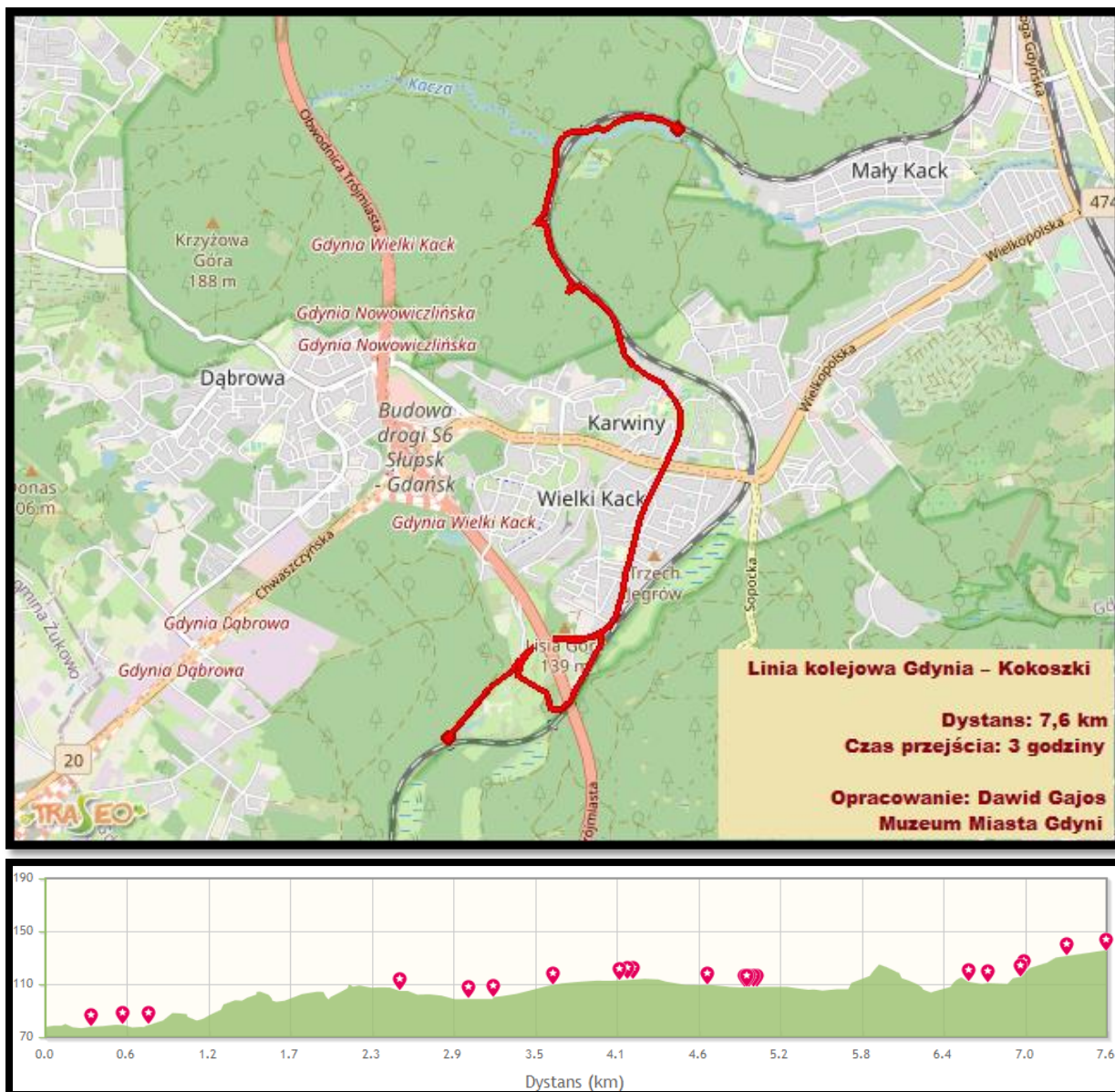


Spaceruj z historią!

Linia kolejowa Gdynia – Kokoszki

Pierwsza linia do Gdyni omijająca teren Wolnego Miasta Gdańska



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. W pierwszej odsłonie cyklu chcielibyśmy zachęcić Państwa do wędrowki szlakiem nieistniejącej trasy kolei Gdynia – Kokoszki. Była to pierwsza inwestycja kolejowa w II Rzeczypospolitej Polskiej po odzyskaniu przez nią niepodległości w 1918 roku, która połączyła wybrzeże Morza Bałtyckiego z resztą kraju, omijając jednocześnie teren Wolnego Miasta Gdańska. Trasa wędrowki jest łatwa, dlatego zachęcamy wybrać się na wycieczkę z dziećmi!

Zapraszamy do spaceru!

„Mając dostęp do morza, musimy z tego korzystać, w pierwszym zatem rządzie musi się dołożyć starań o urządzenie własnego, wygodnego i odpowiadającego swym celom i potrzebom państwa portu handlowego, połączonego bezpośrednio z siecią krajowych linii kolejowych. Początek w tym kierunku już zrobiono, Gdynia oddaje już usługi naszemu handlowi i przemysłowi otwarciem linii kolejowej Gdynia – Kokoszki.”

„Nowości Ilustrowane”, Kraków 3 grudnia 1921 r.

„Znowu udało się nam dołożyć jedną cegiełkę do wielkiego gmachu trwałej i lepszej przyszłości Rzeczypospolitej: północne i południowe Pomorze związałyśmy nową linią kolejową Gdynia – Kokoszki, a w ten sposób przeszliśmy zwycięsko jeden etap w usiłowaniu stworzenia niezależnej zgoła komunikacji między polskim morzem i Puckiem, a ziemiami Rzeczypospolitej.”

Bolesław Bourdan, „Dziennik Gdański”, 23 listopada 1921 r.

Nasz spacer rozpoczynamy na końcu ulicy Olkuskiej (najbliższy przystanek ZKM – Mały Kack Łęczycka), na trzecim kilometrze linii kolejowej prowadzącej z Gdyni do Kokoszek. Mając



Fot. 1

przed sobą szlaban wyznaczający wejście do lasu, stoimy na dawnym nasypie kolejowym linii kokoszkowskiej. Po prawej widzimy wiadukt wybudowanej w latach 30. XX wieku Magistrali Węglowej, a obecnie linii Pomorskiej Kolei Metropolitarniej, która będzie nam towarzyszyła co pewien czas podczas spaceru. Jej przebieg częściowo pokrywa się z linią Gdynia – Kokoszki (fot. 1).

Jednym z postanowień Traktatu Wersalskiego było uzyskanie przez odradzające się państwo polskie dostępu do morza, co oficjalnie nastąpiło w lutym 1920 roku. Brakowało jednak infrastruktury, dwa ówczesne największe polskie porty – Puck i Hel – były zaledwie przystaniami rybackimi i nie posiadały komunikacji kolejowej z resztą kraju. Polsce przyznano wprawdzie możliwość korzystania z portu i kolei na terenie Wolnego Miasta Gdańska, jednak władze sprawowane tam przez Niemców skutecznie utrudniały Polakom korzystanie z ich uprawnień. Dodatkową motywacją do budowy linii w kierunku wybrzeża była wojna polsko-bolszewicka, podczas której Polska miała otrzymać od Francji dostawy broni. Pojawił się pomysł przeładunku towarów na redzie na płaskodenne barki (lichtugi), jednak nadal brakowało bezpiecznego połączenia kolejowego. Dlatego ze względów militarnych i ekonomicznych (cło za tranzyt w WMG było wysokie) polskie władze szybko podjęły decyzję o budowie linii kolejowej omijającej Wolne Miasto Gdańsk. Ustawa o budowie linii kolejowej Gdynia – Kokoszki weszła w życie 18 lutego 1921 roku. Była to pierwsza inwestycja kolejowa w niepodległej Polsce.



Fot. 2

Oficjalne otwarcie jednotorowej, 23 kilometrowej linii kolejowej z Gdyni do Kokoszek nastąpiło już w trzy lata po odzyskaniu przez Polskę niepodległości – 20 listopada 1921 roku. Oficjalna uroczystość otwarcia odbyła się w Gdyni. Na niewielkim budynku stacji powieszono polskie flagi, a na peronie orkiestra rodzącej się Marynarki Wojennej odegrała „Rotę” Marii Konopnickiej. Na uroczystość przybyli premier Antoni Ponikowski, minister kolei żelaznych dr Bolesław Sikorski, komisarz generalny RP w Gdańsku Leon Pluciński oraz wojewoda pomorski Jan Brejski.

Kontynuujemy spacer dawnym nasypem linii kokoszkowskiej w pięknych okolicznościach przyrody. Po naszej lewej stronie rozciąga się dolina rzeki Kaczej, gdzie utworzono rezerwat

„Kacze Łęgi” (fot. 2). Idąc dawnym torowiskiem, po kilku minutach napotykamy interesujące pozostałości infrastruktury kolejowej. Docieramy do zdobionego przepustu kolejowego nad rzeką Kaczą, w okolicy leśnej osady Krykulca, pomiędzy stacjami Gdynia Główna a Gdynia Wielki Kack, który jest jedną z najważniejszych pamiątek po biegnącej tu kolei (fot. 3). Warto zejść z nasypu i obejrzeć dobrze zachowane na nim napisy „Gdynia 1921 – Kokoszki 1920” oraz płaskorzeźbę uskrzydłonego koła – symbolu kolei (fot. 4). Cały przepust zachowany jest w bardzo dobrym stanie. Jedynymi zniszczeniami są dziury widoczne na jego północno-zachodnim przysiółku. Są to ślady po amatorsko wykonanej ścianie wspinaczkowej już w XXI

wieku. W tym miejscu linia kolejowa biegnie dalej nasypem w kierunku Krykulca (fot. 5). Jednak współczesny przebieg linii kolejowej, zlokalizowanej nieco dalej na północ, nie pozwala na jej bezpiecznie pokonanie.



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Z tego powodu cofniemy się do najbliższego skrzyżowania i bezpiecznym przejściem pod torami czynnej linii kolejowej udamy się dalej trasą naszego spaceru. Ścieżka z czasem wznosi się nieco wyżej, skąd mamy bardzo dobry widok na biegnący po przeciwległej stronie czynnych torów nasyp po linii Gdynia – Kokoszki. Po

kolejnych kilku minutach dochodzimy do miejsca gdzie obie linie kolejowe się krzyżują, a my ponownie znajdujemy się na nasypie linii kokoszkowskiej. Przez krótki odcinek linie bieżą równoległe, by kilkaset metrów dalej znów się rozejść (fot. 6). Kontynuujemy nasz spacer w kierunku ulicy Zofii Nałkowskiej. Jezdnia została poprowadzona po dawnym nasypie kolejowym, choć obecnie ślady po nim są niemal zupełnie niewidoczne, ponieważ podczas budowy osiedla ukształtowanie terenu znacząco się zmieniło (fot. 7).



Fot. 7



Fot. 8

Po kilkuset metrach spaceru przez Karwiny znajdujemy się na moście drogowym na ulicy Zofii Nałkowskiej. Jest on kolejną doskonale zachowaną pamiątką po linii kokoszkowskiej. Warto zejść z ulicy do potoku, by obejrzeć zachowany przepust wodny z początku lat 20. XX wieku (fot. 8).

Budowy linii Kokoszki – Gdyni podjęło się Poznańskie Towarzystwo Robót Inżynierskich. Nadzorował ją inż. Jan Śmidowicz, który zrezygnował z dochodowej pracy w Hamburgu, by wrócić do Polski. Oprócz linii kokoszkowskiej zbudował również gdyński dworzec kolejowy (zniszczony w czasie II wojny światowej), drogę na Oksywie oraz liczne portowe projekty hydrotechniczne. Projektując kolej założono budowę jednego toru z Gdyni, połączonego w Kokoszkach z oddaną do użytku w 1914 roku linią Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła. Choć niewątpliwie trasa z Gdyni do Kokoszek była malowniczo usytuowana między wzgórzami, łąkami i polami, to wiązało się to również z szeregiem problemów. Prace wykonywano wyłącznie ręcznie. Do budowy zatrudniono 1800 robotników (fot. 9 – Zdjęcie z poświęcenia linii kokoszkowskiej 20 listopada 1921 roku, „Nowości Ilustrowane”, Kraków 3 grudnia 1921 r. Źródło: Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa). Znaczne różnice wysokości, ciasne łuki, nieprzystępny teren i konieczność szybkiego tempa robót, przy jednoczesnej minimalizacji kosztów, nie sprzyjały budowniczym. Trudnościami okazały się bardzo duże różnice w wysokościach. Tory od kilku metrów nad poziomem morza wiodły aż na wysokość 158 metrów. Zaplanowane „spadki miarodajne” wynosiły od 15 do 17 promili, co oznacza różnicę nawet 15 - 17 metrów wysokości na kilometr. Dodatkowym problemem były wąskie przesmyki między wzgórzami, które wymuszały budowę bardzo ciasnych łuków, z których minimalny wynosi zaledwie 300 metrów. Na linii z uwagi na podmokły teren i wiele cieków wodnych powstało aż 29 obiektów inżynierskich, głównie przepustów wodnych. Przy budowie linii zużyto 1840 m³ betonu. Wszystkie te trudności powodowały, że czas przejazdu pociągu między Gdynią a Kokoszkami wynosił prawie półtorej godziny. Koszty budowy wyniosły 135 milionów polskich marek (bochenek chleba pod koniec 1920 roku kosztował 5 polskich marek; około 65 milionów złotych po współczesnym kursie).



Kontynuując nasz spacer kierujemy się w stronę skrzyżowania z ulicą Wielkopolską. W czasie budowy linii kolejowej była to główna droga prowadząca od Szosy Gdańskiej do Wielkiego Kacka, Chwaszczyna i dalej do Żukowa i Kartuz. Tory przecięły ją, częściowo utrudniając ruch. Śladem dawnego torowiska my również przechodzimy na drugą stronę ulicy Wielkopolskiej i wchodzimy na ulicę Starodworcową, która w całości jest

pozostałością po nasypie kolejowym. Po kilku minutach docieramy do pięknego skweru. To tutaj mieściła się pierwsza z dwóch stacji kolejowych wybudowanych na nowopowstałej linii Gdynia – Kokoszki (fot. 10, 11, 12).

Do 1920 roku Wielki Kack był na uboczu głównych dróg. Kiedy ukończono linię kokoszkowską miejsce to stało się ważną stacją kolejową. Poza ruchem towarowym funkcjonowały tu również połączenia pasażerskie. W początkowym okresie było to tylko jedno połączenie dziennie, jednak już od 1923 roku ich liczba stopniowo wzrastała. Budynek stacyjny z muru



Fot. 10

pruskiego wybudowano przy skrzyżowaniu obecnych ulic Starodworcowej i Siewnej. Stacja posiadała skromne wyposażenie techniczne i niewielki, zaledwie półtorakilometrowy układ torowy, połączony pięcioma rozjazdami. Oprócz toru głównego i mijankowego, powstał tu także tor ładunkowy z rampą. Przez 9 lat istnienia stacji nigdy nie przebudowano jej układu. Choć sam budynek dworca kolejowego został spalony w czasie działań wojennych we

wrześniu 1939 roku, to jednak zachowały się w tym miejscu dwa inne, jednopiętrowe budynki kolejowe, wybudowane po dwóch stronach stacji w połowie 1928 roku. Służyły one za biura i mieszkania dla III Oddziału Zarządu Budowy Kolei Państwowych Bydgoszcz – Gdynia, którego zadaniem było nadzorowanie budowy nowej linii kolejowej – tak zwanej Magistrali Węglowej. Po wybudowaniu nowej linii, starą stację zaprzestano użytkować w celach kolejowych od 15 listopada 1930 roku.

Udajemy się dalej ulicą Starodworcową, która z czasem, łagodnym łukiem, przechodzi w ulicę Orną.



Fot. 11



Fot. 12

Po prawej stronie mijamy stadninę koni, a za nim porośnięte lasem wzniesienie o wysokości 133,5 m n.p.m., które nazwano Lisią Górą (fot. 13). Dalej przed nami jest już Obwodnica Trójmiasta, która po wybudowaniu w latach 70. XX wieku przecięła dawny nasyp linii kokoszkowskiej. W tym miejscu musimy na chwilę opuścić przebieg trasy kolejowej z 1921 roku i przejść na drugą stronę obwodnicy pod wiaduktem, żółtym szlakiem PTTK, wzdłuż

działającej linii kolejowej, zachowując szczególną ostrożność. Kiedy już znajdziemy się po drugiej stronie kierujemy się dalej szlakiem w prawo w stronę ulicy Źródło Marii.



Fot. 13

Podczas budowy linii z Gdyni do Kokoszek, na zboczu Lisiej Góry, która służyła jako żwirownia, ułożono tymczasowy tor kolejki wąskotorowej, przeznaczonej do transportu żwiru potrzebnego do budowy torowiska w okolicy dworca kolejowego, gdzie następował przeładunek. Kilka lat później tym samym torem transportowano również

budulec dla powstającego gdyńskiego portu. Pozostały po torze wykop ziemny wykorzystano również w latach 30. XX wieku przy budowie właściwej Magistrali Węglowej. Obecnie nie zachowały się żadne ślady tej wąskotorowej bocznic (fot. 14, 15, 16, 17 – Tor kolejki wąskotorowej przy Lisiej Górze 1920 – Zbiory MMG).



6-1921. Kokoszeki-Gdynia, pik. 126.

Fot. 14



3-1921, Kokoszeki-Gdynia, pik. 123.

Fot. 15



1921 Kokoszeki-Gdynia, pik. 127+10.

Fot. 16



5-1921, Kokoszeki-Gdynia, pik. 124-125.

Fot. 17

Na ulicy Źródło Marii, znów natrafiamy na doskonale zachowany nasyp kolejowy. Przejdźmy się nim w stronę Obwodnicy Trójmiasta. Skrywa on trzeci z przepustów wodnych, które istnieją obecnie na linii kokoszkowskiej na terenie Gdyni. Możemy tu obejrzeć bardzo dobrze zachowane, oryginalne daty roku budowy „1921” (fot. 18, 19).



Fot. 18



Fot. 19

Wróćmy ponownie nasypem w stronę Źródła Marii. Powstanie tutejszej kapliczki związane jest właśnie z budową linii kokoszkowskiej (fot. 20, 21 – Figurka na Źródle Marii w latach 20. XX wieku, zbiory MMG).



Fot. 20



Fot. 21

Na budowie linii kolejowej dochodziło często do różnych wypadków. Pewnego letniego dnia 1921 roku, przy dzisiejszym Źródle Marii, robotnicy umacniali zbocza skarpy na łuku nasypu kolejowego darnią przywożoną tutaj wagonikami z Osowej. Wokół rosły drzewa, a widoczność była ograniczona. Nagle jeden z wagoników oderwał się od reszty składu i ruszył w dół prowizorycznych torów z coraz większą prędkością, wprost na robotników, którzy akurat odpoczywali od pracy, siedząc na szynach. Kiedy usłyszeli stukot kół jadących na nich z dużą prędkością, w ostatniej chwili wszyscy zdążyli uskoczyć przed wagonikiem. Ocalenie uznano za cud i dowód opieki Najświętszej Marii Panny. Jako wyraz wdzięczności za uratowanie życia, robotnicy wybudowali kapliczkę z figurą Maryi, umieszczoną na kamiennym postumencie przy wybijającym w tym miejscu źródelku. Pod nią zamieszczono napisy: „Pod twoją obronę” oraz, tuż nad wodą, jeden z wersetów Roty Marii Konopnickiej: „Nie damy ziemi skąd nasz ród”. Od tej chwili bezpośrednio z okien pociągów można było oglądać usytuowane kilkanaście metrów od torów miejsce kultu religijnego.

Nasz spacer powoli dobiega końca. Za Źródłem Marii nasyp kolejowy znów znajduje się w lesie. Ponownie zbliżamy się do obecnej linii kolejowej. W pobliżu dzisiejszego leśnego



wiaduktu, linia kokoszkowska ponownie poprowadzona była dokładnie w taki sam sposób, jak przebiega współcześnie (fot. 22, 23). W tym miejscu zakończymy naszą wędrówkę gdyńskim odcinkiem linii kolejowej prowadzącej z Gdyni do Kokoszek (najbliższe przystanki ZKM: Starodworcowa, Fikakowo oraz Kacze Buki).

Niebezpieczne parametry linii zadecydowały o jej szybkim zamknięciu. W 1928 roku rozpoczęto budowę Magistrali Węglowej łączącej Gdynię ze Śląskiem. Tory poprowadzono po mniejszych łukach i zmieniono nachylenia. Poprawiło się bezpieczeństwo, a czas przejazdu stał się znacznie krótszy. Pierwsza linia do Kokoszek służyła zaledwie 9 lat. Została ostatecznie rozebrana 9 listopada 1930 roku, niedługo po otwarciu Magistrali Węglowej.

Mapa trasy w aplikacji Traseo:

<https://www.traseo.pl/trasa/spacer-linia-kolejowa-gdynia-kokoszki-spacer-z-historia>

Opracowanie tekstu: Dawid Gajos

Zdjęcia współczesne: Dawid Gajos

Materiały archiwalne: Muzeum Miasta Gdyni,
Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa

