

Nr 47

wrzesień 2025
nakład: 30 tys. egz.
ISSN 2083-6597egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Wejherowski dworzec kolejowy – przeszłość i terażniejszość



Wejherowo długo musiało czekać na odnowienie dworca kolejowego. W końcu jednak udało się przeprowadzić i sfinalizować tę ważną inwestycję. W kwietniu 2025, po kilkunastomiesięcznych pracach budowlanych, odnowiony budynek dworcowy znowu pełni swoje funkcje.

więcej s. 4–5

Babie Doły między Gdynią a Pogórzem



W ramach naszego cyklu "Weekendowe wycieczki z MZKZG" dziś proponujemy wypad do miejsca, którego niewątpliwą zaletą jest to, że nawet w sezonie turystycznym cieszy się względnym spokojem. Zapraszamy zatem do Babich Dołów.

więcej s. 8

**OBCHODY
EUROPEJSKIEGO
TYGODNIA
MOBILNOŚCI 2025**

20.09.

SOBOTA

więcej s. 6



80 lat linii autobusowej na trasie Gdańsk – Gdynia

OLGIERD WYSZOMIRSKI

Państwowa Komunikacja Samochodowa, zatrudniając prywatnego przewoźnika pn. Autobaza, uruchomiła 22 czerwca 1945 r. linię z Gdańska do Gdyni, obsługiwaną przez kilka autobusów. Kilkanaście dni później, z dniem 10 lipca 1945 r., powstała na trasie z Gdańska do Gdyni linia komunikacji miejskiej trzech przewoźników komunalnych: Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdańsku, Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdyni i Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Sopocie. Wkrótce przedsiębiorstwo PKS we własnym zakresie zaczęło świadczyć usługi przewozowe, a przewoźnicy komunalni zostali skonsolidowani. Wspólna obsługa trasy przez PKS i komunikację miejską trwała do maja 1950 r. Potem pozostały już na niej wyłącznie pojazdy komunikacji miejskiej.

Linia autobusowa na trasie Gdańsk – Gdynia zaczęła funkcjonować tylko z oznaczeniem kierunkowym. W 1946 r. w ramach literowego oznaczania linii autobusowych komunikacji miejskiej przypisano jej literę A, a w 1954 r. w związku z przejściem na oznaczenie cyfrowe – numer 101. W 1986 r. otrzymała znowu literę A jako połączenie pospieszne. Uruchamiając linię okazjonalnie w 2006 r. i w następnych latach zrezygnowano z takiego statusu i przyjęto numer 101.

W funkcjonowaniu linii autobusowej na trasie Gdańsk – Gdynia następowały przerwy. Pierwsza z nich trwała od 1 lutego do 14 maja 1955 r. i wynikała zapewne z przeświadczenia, że w sytuacji niedoboru autobusów wystarczającą obsługę komunikacyjną tej trasy zapewniają tramwaje, trolejbusy i pociągi elektryczne. Kolejna była znacznie dłuższa i objęła okres od 13 grudnia 1981 r. do 21 lipca 1986 r. Spowodowało ją wprowadzenie stanu wojennego. Jego odwołanie w 1983 r. nie pociągnęło za sobą przywrócenia linii, ponieważ prawdopodobnie znowu uważano, że nie jest niezbędna. Następną przerwą w funkcjonowaniu

linii od 1 lutego do 28 lutego 1990 r. wiązała się ze zmianami organizacyjnymi w trójmiejskiej komunikacji miejskiej. Linia wróciła 1 marca, ale na krótko, tylko do 31 sierpnia 1990 r., kiedy to została ostatecznie zlikwidowana jako stałe połączenie autobusowe. W 2006 r. i 2019 r. została uruchomiona incydentalnie, za każdym razem na 2 dni. Natomiast od 2010 r. jest uruchamiana raz w roku w sobotę przypadającą w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu (zwanym od 2022 r. Europejskim Tygodniem Mobilności), w dniach od 16 do 22 września.

Przez cały okres funkcjonowania, linia na trasie Gdańsk – Gdynia była traktowana jako specjalna. Znajdowało to przede wszystkim odzwierciedlenie w obowiązujących taryfach, w których tylko wyjątkowo dopuszczano przejazdy na podstawie biletów okresowych. Stawki taryfowe były z zasady wyższe. Tak jak na innych liniach stosowano taryfę odcinkową, dzieląc trasę na 4 odcinki. Cechą charakterystyczną linii 101 było też najdłuższe utrzymywanie obsługi konduktorskiej, aż do grudnia 1981 r. i potem przez kilka miesięcy w 1990 r. Od momentu incydental-

nego uruchomienia linii w 2006 r. charakter połączenia specjalnego nadaje jej brak obowiązywania opłat za przejazdy, czyli status linii bezpłatnej.

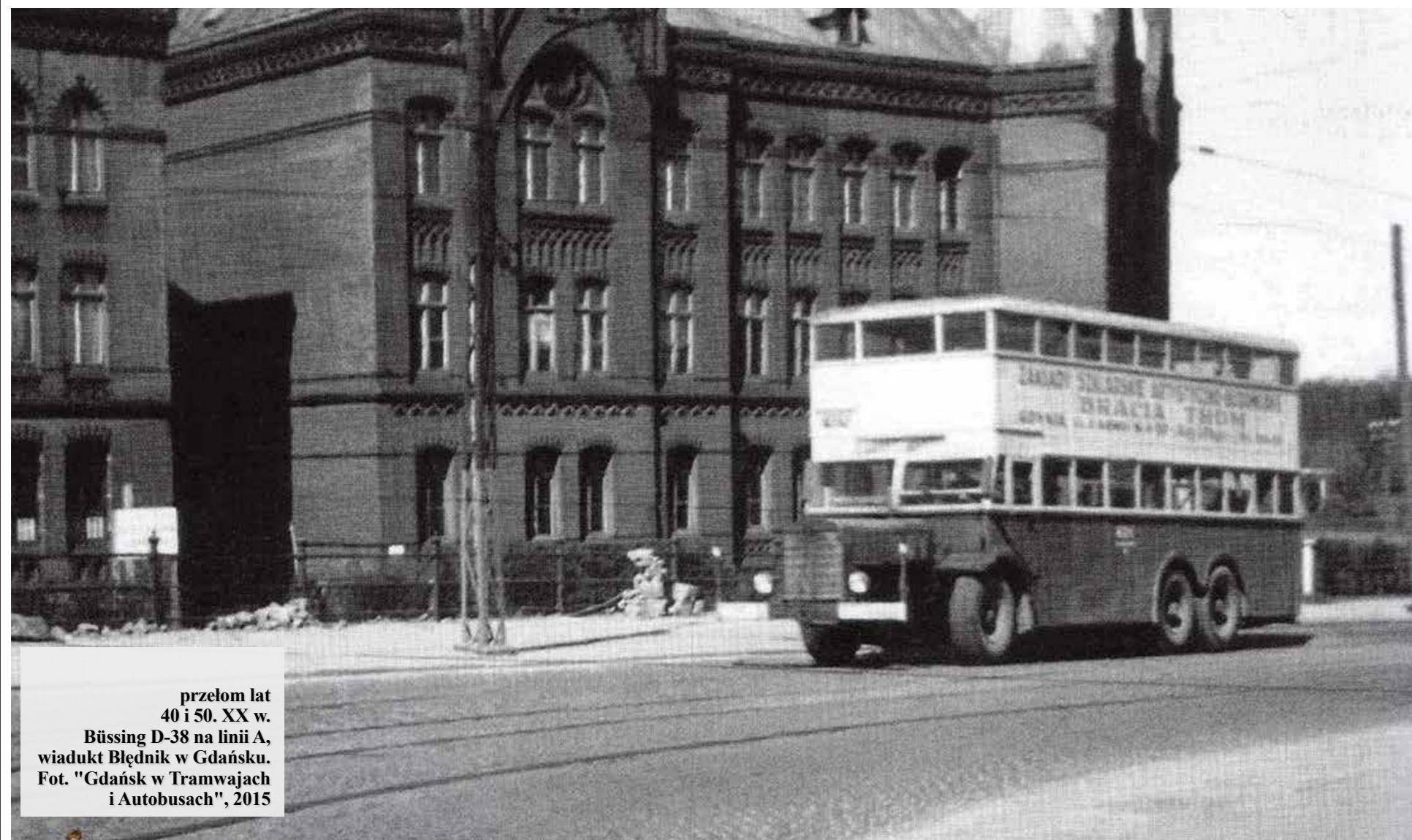
Pierwszą trasę linii autobusowej łączącej Gdynię z Gdańskiem wyznaczono ulicami: Dworcową, Starowiejską, Świętojańską i Gdańską (obecnie al. Zwycięstwa) w Gdyni, Stalina (przejściowo 20 Października, obecnie al. Niepodległości) w Sopocie, al. Grunwaldzką, al. Rokossowskiego (obecnie al. Zwycięstwa), Błędnik, Podwale Grodzkie, Wały Jagiellońskie i Okopową w Gdańsku. Trasa linii w całym okresie jej funkcjonowania nie uległa zasadniczym zmianom. Przystanek krańcowy w Gdyni zawsze znajdował się przy Dworcu Głównym PKP, natomiast w Gdańsku do 2017 r. – przy Urzędzie Wojewódzkim (w latach 1950–1975 zastąpionym formalnie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej). W 2018 r., w związku z likwidacją pętli, został on przeniesiony na przystanek SKM Gdańsk Śródmieście. Podstawowymi ulicami na trasie linii pozostały al. Zwycięstwa w Gdyni, al. Niepodległości w Sopocie oraz al. Grunwaldzka, al. Zwycięstwa, Błędnik, Podwale Grodzkie, Wały

Jagiellońskie i Okopowa w Gdańsku. W Gdyni przez pewien czas w pierwszej połowie lat 50. trasa prowadziła do i z Dworca w Gdyni przez port ulicami Portową, Chrzanowskiego, Polską i Marchlewskiego (obecnie Janka Wiśniewskiego). Podczas zasadniczych przebudów dróg autobusy kursowały objazdami, w szczególności w pierwszej połowie lat 60. w Sopocie w następstwie poszerzenia al. Niepodległości. W drodze do Gdyni podjeżdżały wówczas nawet pod Grand Hotel.

Zmiany trasy linii 101 następowały stosunkowo często jedynie w śródmieściu Gdyni. W listopadzie 1962 r. w kierunku pl. Konstytucji poprowadzono ją przez pl. Kaszubski i ul. Jana z Kolna, natomiast w kierunku ul. Świętojańskiej – ulicami Dworcową i 10 Lutego. W kwietniu 1963 r., po oddaniu do użytku przeznaczonej części jednej jezdni nowej ulicy Władysława IV, trasę linii 101 w kierunku Gdańska z placu Konstytucji wyznaczono ulicami: Dworcową, 10 Lutego, Władysława IV i al. Czołgistów (obecnie al. Piłsudskiego) do ul. Świętojańskiej. W kie-

dokończenie na s. 2–3

80 lat linii autobusowej na trasie Gdańsk – Gdynia



przełom lat 40 i 50. XX w. Büssing D-38 na linii A, wiadukt Błędnik w Gdańsku. Fot. "Gdańsk w Tramwajach i Autobusach", 2015

OLGIERD WYSZOMIRSKI

dokończenie ze s. 1

runku pl. Konstytucji zachowano trasę ulicami Świętojańską, pl. Kaszubski i Jana z Kolna. W maju 1968 r. autobusy linii 101 jadące w kierunku pl. Konstytucji skierowano ulicami Władysława IV i Migaly (obecnie Wójta Radtkego) z pominięciem ulic Świętojańskiej, pl. Kaszubski i Jana z Kolna. W kierunku Gdańska trasa nie uległa zmianie. Po siedmiu latach w maju 1975 r. wycofano ją z ul. Migaly i poprowadzono ul. Władysława IV do ul. Jana z Kolna i dalej tą ulicą do pl. Konstytucji. Zmiana trasy linii 101 w Śródmieściu Gdyni nastąpiła też od momentu jej pierwszego uruchomienia w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Rozwoju we wrześniu 2010 r. Poprowadzono ją ulicami Dworcowa, 10 Lutego i Świętojańska w obu kierunkach i ponadto w kierunku Gdańska od ul. Świętojańskiej ulicami Piłsudskiego i Władysława IV do al. Zwycięstwa.

W ramach komunikacji miejskiej na trasie Gdańsk – Gdynia usługi świadczyli różni przewoźnicy. Zaczęły to robić samorządowe przedsiębiorstwa z Gdańska, Gdyni i Sopotu, które, z dniem 1 kwietnia 1946 r., zostały połączone w Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia. 24 lutego 1951 r. obsługą linii A i następnie 101 zajęło się państwowe Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia, przekształcone z początkiem

1975 r. w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku z zakładami w Gdańsku i Gdyni. Po likwidacji tego przedsiębiorstwa, z dniem 1 maja 1989 r., obsługa linii A przypadła Przedsiębiorstwu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, którego miejsce, z dniem 1 marca 1990 r., zajęło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdyni. Od momentu zakończenia funkcjonowania linii A raz w roku we wrześniową sobotę organizacją przewozów zajęli się: Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, natomiast w roli operatorów wystąpił: Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, który zmienił nazwę na Gdańskie Autobusy i Tramwaje, oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni, a ostatnio także: Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Gdyni i Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni.

Na liniach A i 101 w różnych okresach kursowały wspólnie autobusy ekspedowane z Gdańska i Gdyni lub wysyłane tylko z zajeżdżni w Gdańsku czy też w Gdyni. W pierwszych latach funkcjonowania linii miała miejsce jej wspólna obsługa, z większym udziałem Gdyni. Od 15 maja 1955 r. obsługa linii przypadła tylko autobusom gdańskim. Po koniec 1958 r. były już wysyłane na linię 101 także autobusy gdynińskie. Przez krótki czas w 1959 r. liczba gdańskich i gdańskich autobusów zrównała się. Dominujący udział autobusów gdańskich został utrzymany do 1968 r., następnie przewagę liczebową uzyskały autobusy

gdynińskie. W latach 1973–1981 w obsłudze linii 101 występowały już tylko autobusy gdynińskie. Od 1986 r. do początku 1990 r. na linii A kursowały wyłącznie autobusy gdańskie, potem przez krótki czas – tylko gdynińskie. W latach 2010–2024 raz w roku we wrześniową sobotę w równej liczbie były kierowane do obsługi linii 101 pojazdy gdańskie i gdynińskie.

Autobusy na linii Gdańsk – Gdynia kursowały z różną podstawową częstotliwością w przedziale od kilku do kilkadziesiąt minut. W 1946 r., kiedy to nie było jeszcze połączenia tramwajowego z Gdańska do Sopotu i połączenia trolejbusowego z Gdyni do Sopotu, ani też nie kursowały pociągi elektryczne częstotliwość mogła być przeciętnie zbliżona nawet do 4 minut. W całym okresie funkcjonowania linii wystąpiły różne rozkładowe standardy częstotliwości jako podstawowe, w rozumieniu obejmujące większość okresu obsługi w dniu powszednim, tj. 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 20, 26, 30 i 60 minut.

W 1947 r. autobus kursowały na linii A co 7 minut. W kolejnych dwóch latach ich częstotliwość najpierw obniżono, a potem podwyższono. W maju 1950 r. częstotliwość znowu wzrosła, najpierw do 9 minut, potem do 8 minut. Na tym poziomie obowiązywała jeszcze w 1952 r. i prawdopodobnie dalej do rozpoczęcia kursowania pociągów elektrycznych na całej trasie Gdańsk – Gdynia w lipcu 1953 r. W drugiej połowie 1954 r. wobec braku wystarczającej liczby autobusów do obsługi linii wewnątrzmiastkich, tzw. bocznych, na linii 101 niektóre kursy nie były wykonywane.

Linia 101 po krótkotrwałym zawieszeniu w lutym 1955 r. już w maju rozpoczęła funkcjonowanie z częstotliwością co 60 minut. Po niespełna 2 miesiącach zwiększono ją do 30 minut. Pod koniec 1958 r. autobusy zaczęły jeździć co 20 minut. W latach 1959–1962 w okresie sezonu letniego zwiększono częstotliwość do 15 minut. W 1963 r. i 1964 r. w sezonie zapewniono już 12-minutową częstotliwość, po sezonie w 1963 r. wprowadzono 15-minutową częstotliwość, natomiast w 1964 r. – pozostawiono 12-minutową. W maju 1965 r. weszła w życie częstotliwość 10-minutowa, także poza sezonem letnim, do końca września 1966 r. Następnie w krótkim okresie wprowadzono częstotliwość 15-minutową, którą już w listopadzie zastąpiono 12-minutową. W kwietniu 1968 r. weszła w życie częstotliwość 9-minutowa, w czerwcu już znowu – 10-minutowa. W październiku 1973 r. po kilku latach ponownie obniżono podstawową częstotliwość na linii 101 z 10 do 15 minut. W wrześniu 1974 r. zwiększono ją do 12 minut. W kwietniu 1977 r. wszedł w życie rozkład jazdy z podstawowym taktiem 15-minutowym, jednak już w lipcu powrócono do 12-minutowego. W kwietniu 1978 r. zmniejszono ponownie częstotliwość do 15 minut, a w czerwcu do 16 minut pod wpływem wydłużenia czasów jazdy w podstawowych godzinach funkcjonowania linii.

Początkowo na linii Gdańsk – Gdynia można było podróżować standardowymi autobusami marki Büssing. W połowie 1947 r. w jej obsłudze pojawiły się 2 ciągniki z naczeпами do przewozu 150 pasażerów, którym nadano nazwy Bajadera i Colombina. W maju 1948 r. na linię A skierowano 5 brytyjskich autobusów marki Leyland, których podwozia zostały skarosowane na miejscu w MZK G-G. Mięsiąc później dołączyły 3 odbudowane autobusy piętrowe marki Büssing. Na przełomie 1948 i 1949 r. gdań-

samego roku. W rozkładzie tym obniżono częstotliwość do 26 minut. Po prawie 5-letniej przerwie w funkcjonowaniu linii uruchomiono ją w lipcu 1986 r. z oznaczeniem A z częstotliwością co 30 minut. Częstotliwość ta obowiązywała do końca funkcjonowania linii jako połączenia stałego do końca sierpnia 1990 r. Częstotliwość 30-minutową wprowadzono także na linii 101 uruchamianej w sobotę w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu.

Do obsługi linii Gdańsk – Gdynia kierowane były autobusy różnych typów i marek. Najpierw były to pojazdy używane, odbudowane lub wręcz skonstruowane w własnym zakresie. Kursowały one z naczeпами i przyczepami oraz jako standardowe i piętrowe. Sukcesywnie zastępowały je nowe autobusy. Najpierw tylko standardowe, potem także w niewielkim zakresie przegubowe. Pojazdy nowe z reguły zaczynały jeździć najpierw na linii 101. Ostatnio pojawiły się także trolejbusy z dodatkowym napędem bateryjnym.

W lipcu 1981 r. wprowadzono ostatni rozkład jazdy linii 101 przed jej zawieszeniem w pierwszym dniu stanu wojennego, tj. 13 grudnia tego

pierwsza połowa lat 50. XX w. Büssing GD-6, nr inw. 43 na linii 101 na pętli przy obecnym Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku. Fot. ze zbiorów prywatnych (autor nieznany)



1959 Škoda Karosa 706 RTO, nr inw. 124 na linii 101. Przed autobusem pracownicy gdańskiego oddziału WPKGG. Fot. ze zbiorów prywatnych Longina Fica



1972 Jelcz MEX 272, nr inw. 2216 na przystanku obok pętli tramwajowej w Gdańsku-Oliwie. Fot. ze zbiorów prywatnych Henryka Rutkowskiego



1979 Jelcz-Berliet PR110, nr inw. 21800 na linii 101 na przystanku obok pętli tramwajowej w Gdańsku-Oliwie. Fot. ze zbiorów prywatnych Henryka Biangi



ski PKS otrzymał włoskie autobusy marki Fiat z przyczepami o łącznej pojemności 104 miejsc siedzących. Zostały one przeznaczone do obsługi trasy Gdańsk – Gdynia. Z początkiem maja 1949 r. włączony został do obsługi linii A trzeci ciągnik siodłowy z naczepeą przystosowaną do przewozu 110 pasażerów. Pojazdowi temu nadano nazwę Syrena. Od października 1949 r. do stycznia 1950 r. sukcesywnie włączane były do obsługi linii A komunalne autobusy marki Fiat, których karosowania podjęła się Stocznia Północna w Gdańsku, uzyskując w nich 34 miejsca siedzące i 15 stojących. Pod koniec 1949 r. PKS w Gdańsku otrzymał 4 autobusy francuskiej marki Chausson. Na początku 1950 r. autobusy te zastąpiły autobusy marki Fiat tego przewoźnika. Z początkiem marca 1950 r. na linii A zaczęły kursować 3 nowe autobusy MZK G-G produkcji węgierskiej marki Mavag. Zwiększenie liczby tych autobusów do 10 w maju 1950 r. pozwoliło na wycofanie z tzw. linii bocznych pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób, a z linii Gdańsk – Gdynia autobusów PKS, które zostały skierowane na linię regionalną. Autobusy Mavag wkrótce przestały kursować, ponieważ w ramach typizacji taboru zabrano je trójmiejskiemu przewoźnikowi.

Od połowy lat 50., zarówno w gdańskiej, jak i gdynińskiej komunikacji miejskiej eksploatowane były, produkowane w Polsce, nowe autobusy marki Star 52. Były to niewielkie pojazdy o długości 8,4 m, zabierające ok. 30 pasażerów, posiadające dwoje drzwi jednoskrzydłowych, otwieranych i zamykanych klamką. Parametry techniczno-eksploatacyjne nie predestynowały ich do obsługi linii 101. Tym niemniej, prawdopodobnie tylko incydentalnie, kursowały one na tej linii, o czym świadczy dokumentacja zdjęciowa.

We wrześniu 1958 r. WPK G-G otrzymało 9 nowych autobusów marki Ikarus, do których w tym samym roku dołączyły kolejne 3. Brakujące danych w jakim zakresie eksploatowane one były na linii 101. Podobnie jak wcześniej Mavagi, w ramach typizacji taboru zostały one zabrane trójmiejskiemu przewoźnikowi. W grudniu 1958 r. na linii 101 zaczęły kursować nowe autobusy, produkcji krajowej, marki San. W maju 1959 r. WPK G-G otrzymało 4 nowe autobusy Škoda Karosa 706 RTO produkcji czechosłowackiej. Autobusy te zostały przeznaczone najpierw do obsługi linii 101. W 1959 r., poza Škodami zostały włączone do ruchu, w tym na linię 101, kolejne nowe Sany. Wśród nich pojawiło się 6 pojazdów z wysokoprężnymi silnikami Perkinsa.

W 1960 r. lepszej obsłudze linii 101 sprzyjały kolejne dostawy autobusów Škoda. Ich liczba wzrosła o 7 nowych i 5 używanych, które zostały sprowadzone z Częstochowy w zamian za Ikarusy. Na początku ostatniego kwartału 1960 r. pojawiły się w eksploatacji pierwsze Jelcze, w wersji regionalnej z drzwiami jednoskrzydłowymi otwieranymi i zamykanymi klamką, w kolorze kremowo-niebieskim, charakterystycznym dla pojazdów PKS. WPK G-G otrzymało 9 takich Jelczy. Na linii 101 były one eksploatowane raczej sporadycznie.

W czerwcu 1961 r. do WPK G-G przywieziono 15 nowych autobusów marki San także w wersji turystycznej, z drzwiami jednoskrzydłowymi otwieranymi i zamykanymi klamką, w kolorze kremowo-bordowym. Te autobusy, w przeciwieństwie do Jel-

czy, zdominowały linię 101 w początkowym okresie ich eksploatacji.

W lutym 1965 r. do obsługi linii 101 skierowano pierwsze nowe autobusy marki Jelcz 272 MEX z 8 dostarczonych do WPK G-G. Większe ich dostawy miały miejsce w kolejnych latach. Od września 1967 r. postanowiono eksploatować na linii 101 stopniowo wycofywane z ruchu autobusy marki San. Z jednej strony chodziło o zapewnienie autobusom tej marki dużych dziennych przebiegów na trasie pozbawionej większych wzniesień terenu, z drugiej o skierowanie do obsługi linii wewnętrznych bardziej pojemnych i niezawodnych technicznie pojazdów marki Jelcz. Jeszcze przed końcem lat 60. zaprzestano eksploatacji Sanów na linii 101. Zastąpiły je ponownie Jelcze, w tym, z początkiem lat 70., pierwsze w wersji przegubowej. Wystawiano je na pojedyncze zadania, z reguły jednozmiannowe. Nie przyczyniły się one więc do odczuwalnego wzrostu wygody przejazdów. W większym zakresie autobus przegubowe Jelcz 021 z nowej dużej dostawy przeznaczone do wykonywania przez pewien czas zadań całodziennych na linii 101 w ostatnim kwartale 1973 r. Z początkiem lipca 1977 r. do obsługi linii 101 skierowano pierwszych 6 nowych autobusów Jelcz-Berliet PR110. Oweczśnie były to nowoczesne 3-drzwiowe pojazdy średniopodłogowe o długości 12 m, mogące pomieścić 110 pasażerów. Ostatecznie autobusy tej marki zdominowały obsługę linii i kursowały na niej do grudnia 1981 r.

Po przerwie w funkcjonowaniu linii 101 jej obsługę, w lipcu 1986 r., zainaugurował autobus przegubowy Ikarus 280. Do codziennej eksploatacji przeznaczone jednak standardowe autobusy marki Ikarus 260 i Jelcz M11, które zamknęły okres jej stałego funkcjonowania w sierpniu 1990 r.

Przez cały okres uruchamiania linii w sobotę podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Rozwoju, tj. od 2010 r., operatorzy ekspedowali na linię 101 najnowsze lub najbardziej ekologiczne niskopodłogowe pojazdy. Ze strony Gdyni eksploatowane były w latach 2010–2019 autobusy MAN Lion's City CNG, w latach 2020–2021 – autobusy MAN Lion's City zasilane olejem napędowym, natomiast w latach 2022–2024 – autobusy Mercedes-Benz eCitaro, autobusy MAN Lion's City CNG oraz trolejbusy Solaris Trollino 18. Z kolei ze strony Gdańska eksploatowane były w 2010 r. autobusy Solaris Urbino 18, następnie do 2018 r. – Mercedes Conecto, w latach 2019–2023 – Mercedes Citaro O530 i w 2024 r. – elektryczne MAN Lion's City E.

Bibliografia, dane i materiały:

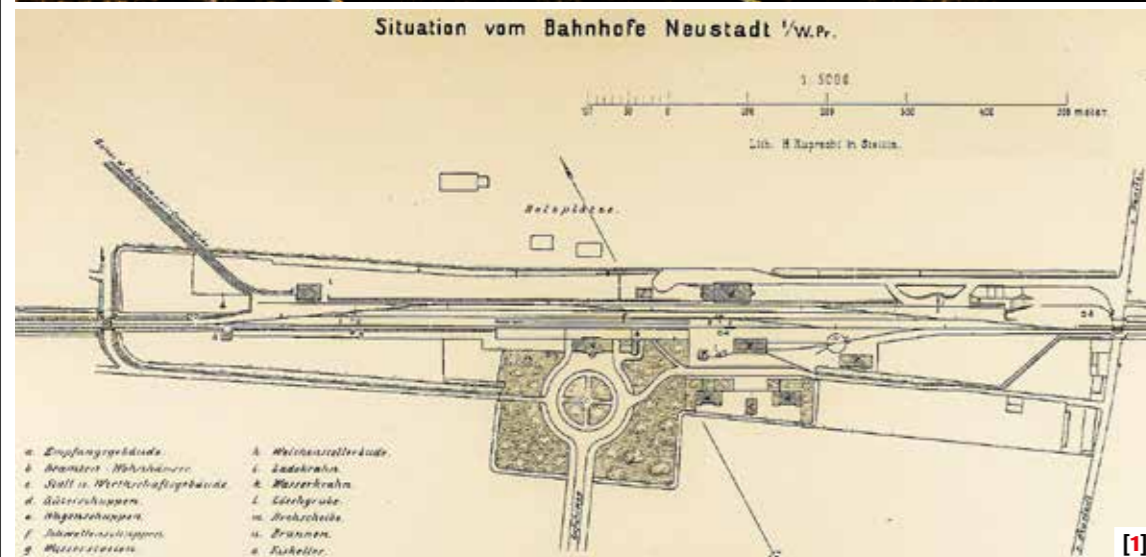
- Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku,
- własne autora,
- Sebastiana Zomkowskiego,
- Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- Dziennik Bałtycki 1945–2001, (różne numery),
- Józefowicz M., Prasowa historia komunikacji miejskiej w Gdyni 1945–2001.

Fot. na stronie tytułowej: 1947 Hanomag/GMC „Bajadera”, nr inw. 16 w postaci ciągnika siodłowego i naczepe kursującej głównie na trasie Gdańsk – Gdynia. Fot. ze zbiorów prywatnych (autor nieznany)



Wejherowski dworzec kolejowy – przeszłość i terażniejszość

[2]



[1]



[2]



[2]



[3]

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI

Wejherowo długo musiało czekać na odnowienie dworca kolejowego. List intencyjny w sprawie kompleksowego remontu i modernizacji wejherowskiego dworca kolejowego został podpisany już w roku 2015. Parafowali go wówczas Gabriela Lisius, starosta powiatu wejherowskiego, Krzysztof Hildebrandt, prezydent Wejherowa i Jarosław Bator, członek Zarządu PKP S.A. Terminy rozpoczęcia inwestycji były jednak kilkakrotnie przekładane. W końcu jednak udało się przeprowadzić i sfinalizować tę ważną inwestycję. W kwietniu 2025, po kilkunastomiesięcznych pracach budowlanych, odnowiony budynek dworcowy znowu pełni swoje funkcje.

Zrewitalizowany obiekt ma nie tylko obsługiwać pasażerów kolei, ale także osoby korzystające z transportu autobusowego (PKS Gdynia S.A.). Ponadto dworzec ma się stać elementem integrującym lokalną społeczność. Kiedy zakończą się prace we wschodniej części budynku, stanie się ona nową siedzibą Powiatowej Biblioteki Publicznej w Wejherowie. Placówka działała dotychczas w gmachu Kaszubsko-Pomorskiej Szkoły Wyższej przy ulicy Dworcowej 7. Tam jednak ograniczony metraż utrudniał pełne wykorzystanie potencjału. W budynku kolejowym warunki mają być lepsze, a inauguracja pracy biblioteki w nowym miejscu może nastąpić jeszcze w tym roku.

Dworzec kolejowy w Wejherowie i towarzyszące mu elementy infrastruktury powstały w ramach budowy magistrali prowadzonej od Gdańska w kierunku Stargardu (obecnie linia 202) i dalej do Szczecina. Wejherowski dworzec zbudowano w roku 1868, jednak funkcjonować zaczął dwa lata później, co wiązało się z oddawaniem do użytku kolejnych fragmentów linii

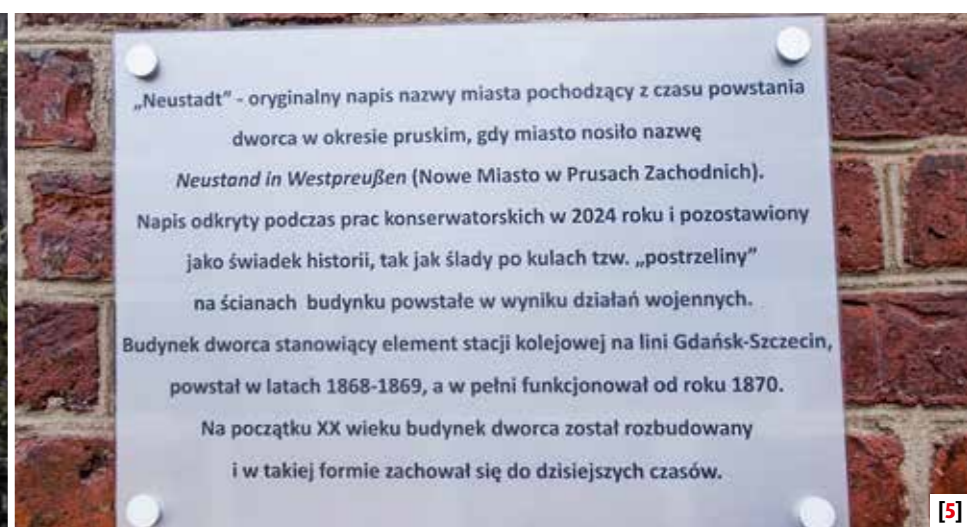
kolejowej. Odcinek ze Stargardu do Koszalina (z odgałęzieniem z Białogardu do Kolobrzegu) uruchomiono już 1 czerwca 1859 roku, ale szlak między Koszalinem i Słupskiem zaczął funkcjonować dopiero 10 lat później. W lipcu 1870 otwarto odcinek Gdańsk-Sopot, a we wrześniu Słupsk-Sopot. Z czasem znaczenie komunikacyjne Wejherowa rosło, między innymi dlatego, że na początku XX w. otwarto odcinek nowej linii kolejowej (numer 230), łączące miasto z Prusem (1902), następnie przedłużonej do Choczewa (1905) i dalej do Garzewa (1910).

W wydanej w Szczecinie, w roku 1877, publikacji *Album der Cöslin-Danziger Eisenbahn: erbaut 1866-70 (Album kolei koszalińsko-gdańskiej: zbudowanej 1866-70)* zamieszczono ciekawy plan sytuacji wejherowskiego dworca i towarzyszącej mu infrastruktury [1]. Prócz budynku dworca widzimy na nim m.in. domy pracowników, budki zwrotniczych, żurawie wodne dla parowozów, studnię, kanały oczyszczkowe, dźwig, lodownię, dwustanowiskową parowozownię z obrotnicą, budynek ekspedycji kolejowej, szopy gospodarcze, składowisko drewna. Warto też zwrócić uwagę na odgałęzienie szlaku wodnego do cementowni. Była to linia wąskotorowa, którą od roku 1890 obsługiwały parowozy, a wcześniej wagoniki były ciągnięte przez konie.

Część dworcowej infrastruktury uległa zniszczeniu lub dewastacji. Nie istnieje już np. mała parowozownia, która obsługiwała m.in. budowany wówczas port w Gdyni. Funkcjonowała jeszcze w latach 20. XX w. W roku 1929 powstała wieżowa parowozownia w Gdyni i to ona przejęła zadania wejherowskiej placówki. Tam, gdzie kiedyś stał w Wejherowie wspomniany obiekt, działa od kilkunastu lat Nasze Centrum Handlowe. Stoi przy nim obecnie jedyny zachowany kran wodny, niegdyś obsługujący parowozy. Został tu przeniesio-



[4]



[5]



[6]

ny ze swojej pierwotnej lokalizacji, widocznej na planie historycznym.

Innym istniejącym historycznym elementem wejherowskiej kolei jest budynek ekspedycji. Okazała konstrukcja ceglano-szachulcowa, z efektownymi świetlikami dachowymi i resztkami rampy załadunkowej. Wciąż istnieje, ale wyraźnie chyli się ku upadkowi. Budynek był m.in. siedzibą lokalnego oddziału Klubu Motocyklowego Nine Six MC Poland.

Urodę wejherowskiego dworca z początku jego istnienia możemy podziwiać dzięki kilku zachowanym pocztówkom [2]. Widać na nich zarówno budynek, jego bezpośrednie otoczenie, jak również urządzenia techniczne. Historyczne widokówki są dobrym źródłem do śledzenia zmian zachodzących w architektonicznej tkance miasta. Na jednej z ręcznie kolorowanych pocztówek z początku XX w. widzimy perspektywę ulicy Dworcowej (Bahnhofstraße) z widocznym w głębi budynkiem dworca. Zwraca uwagę gęste zadrzewienie oraz gazowe oświetlenie ulicy. Wejherowo mogło je rozwijać, bowiem od 1899 r. dysponowało miejscem gazownią. Ulicą Dworcową zachwycał się m.in. Józef Staško, autor *Przewodnika po Wejherowie i okolicy*, wydanego w roku 1923: „Wyszedłszy na plac przed stacją, widzimy szeroką, ocienioną drzewami ulicę Dworcową, biegnącą do miasta. Po obu stronach piękne wille i kamienice położone najczęściej w ogrodach, wszystkie świecą białością swych ścian i piękną zielenią żaluzji i rolet w oknach. Werandy, ganki, kwiaty na każdym miejscu. Ta część zachodnia miasta to najnowsza dzielnica, zbudowana w ostatnich dziesiątkach lat.”

Pierwotnie bryła budynku dworcowego w Wejherowie była bardzo zwarta, co widać na historycznym planie z lat 70. XIX wieku. Jednak wobec wzmagającego się ruchu, pojawiła się konieczność jego rozbudowy. W roku 1905 powiększono go

o skrzydło dobudówki, które widać na przedstawionej niżej pocztówce z początków XX w. Inną różnicą, w stosunku do początkowego założenia, jest brak kwiatowych klombów przed dworcowym gmachem. Mamy za to, jak widać na pocztówce, bardzo intensywny ruch. W istocie, część postaci i pojazdów na fotografii została wmontowana przez twórcę. Fotomontaż, mimo swojej pracochłonności, był popularne już na początku minionego stulecia.

Gdy zbudowano dworzec w Wejherowie miał on dwa perony, a jeden z nich, peron pierwszy, był w środkowej części zadaszony. Jest to widoczne na pocztówkach i fotografiach z początku XX wieku. Obecnie są to trzy perony, a zadaszony częściowo pokrywa peron drugi i trzeci.

Przez dziesięciolecie po II wojnie światowej wejherowski dworzec niewiele się zmieniał, nie był też zbyt często remontowany. Prowadzono głównie doraźne naprawy i konserwację i wielokrotnie go malowano, a w efekcie grube warstwy farby z czasem całkowicie pokryły czerwoną cegłę. Zmurszały też zdobnicze elementy snycerskie przy dachu i niektóre z nich odpadły. Uszkodzeniu uległ i przestał funkcjonować zegar na fasadzie budynku. Jeszcze widoczniejsza zmiana zaszła na przydworcowym placu – obecnie noszącym imię marszałka Józefa Piłsudskiego. Został on w całości wyasfaltowany, a w jego centrum ustawiono uliczną latarnię otoczoną racychytną kępką zieleni.

W ramach remontu zakończono w roku 2025 zmodernizowano i wyremontowano gruntownie budynek dworcowy, m.in. przywracając jego historyczny wygląd zewnętrzny. Gmach odzyskał drewniane ozdoby oraz działający zegar na ścianie frontowej [4].

Odnowiono przestrzeń w sąsiedztwie – rozebrano zachodnią dobudówkę do zachodniej ściany, wyburzono podziemną toaletę oraz znajdującą się w pobliżu budynki usługowe

o wątpliwych walorach estetycznych. W zamian powstały wiaty – śmietnikowa i rowerowa. Pojawiło się też kilka miejsc parkingowych, w tym dwa wydzielone dla osób z niepełnosprawnością.

Przy okazji remontu w ciągach pieszych ułożono nową nawierzchnię. Tereny zielone zostały powiększone i uporządkowane. Przed budynkiem dworcowym znalazło się miejsce dla dwóch wiat przystankowych z ławeczkami dla pasażerów korzystających z usług Miejskiego Zakładu Komunikacji. Zatrzymują się tu bowiem autobusy MZK obsługujące linie numer 2, 7, 12.

Głęboką przemianę przeszły również dworcowe wnętrza [6] – dla obsługi podróżujących przewidziano zachodnią część budynku, której główną częścią jest hol, stanowiący zarazem poczekalnię. Po jego stronie zachodniej znajdują się kasy biletowe przewoźników autobusowych, a po wschodniej, kasy przewoźników kolejowych. Podróżujący mają tu także do dyspozycji dwie, niewielkie toalety. Do holu prowadzi wejście – jedno od strony ulicy, drugie z peronu pierwszego. Wyposażono je w bezdotykowe drzwi automatyczne. Od strony peronów znajdują się kasowniki biletów.

Oczekujący są powiadamiani o przyjazdach i odjazdach pociągów komunikatami głosowymi, zaś na dwóch monitorach, umieszczonych nad wejściem peronowym, wyświetlane są obszerniejsze informacje rozkładowe. Do dyspozycji pasażerów jest też tradycyjny, papierowy rozkład jazdy.

W holu i przed budynkiem ulokowano plan sytuacyjny dworca ukazujący najważniejsze elementy dworcowej infrastruktury – opisy umieszczone na nim są również w alfabecie Braille'a. Piętro i część parteru zajmie Powiatowa Biblioteka Publiczna. Na dole zostaną również umieszczone punkty handlowo-usługowe. Jednym z nich ma być

sklepik w formule convenience. W czasie powstawania tekstu nie było rozstrzygnięte, czy w budynku dworcowym pojawi się jakiś lokal gastronomiczny. Warto przypomnieć, że zarówno w okresie międzywojennym, jak i przez wiele lat po II wojnie światowej pasażerowie na wejherowskim dworcu mogli skorzystać z oferty restauracyjnej/barowej [3].

Ciekawostką są historyczne napisy, które odkryto w czasie ostatniego remontu, przy usuwaniu warstw farby. Na szczytowej ścianie zachodniej odsłonięto nazwę WEJHEROWO pochodzącą z okresu międzywojennego. Jest ona powielona także na północnej ścianie. Na tym samym murze znaleziono jeszcze starszy napis – NEUSTADT, który mógł powstać już podczas budowy dworca w XIX wieku. W związku z tym, że jest to niemiecka nazwa Wejherowa, ten relikw wzbudził ożywioną dyskusję wśród mieszkańców miasta. Podniosły się głosy, kojarzące wszystko co niemieckie z hitleryzmem i zbrodniami popełnionymi przez Niemców w czasie II wojny światowej, domagające się likwidacji lub przynajmniej zasłonięcia wspomnianego znaleziska. Nie przekonywały – ani argument o historycznej wartości, ani wskazywanie na brak jakichkolwiek związków napisu z nazizmem i czasami wojny. Dobrym rozwiązaniem wydawało się umieszczenie w pobliżu tablicy, przedstawiającej historię zabytku i rozwijającej wątpliwości. Do kompromisu jednak nie doszło i niemiecka nazwa została zasłonięta mlecznym szkłem, pozostała za to wspomniana w tabelce informacyjnej [5].

W opinii większości pasażerów, z którymi udało mi się porozmawiać kilka dni po otwarciu dworca, inwestycja jest udana. Niemal wszyscy doceniali jego walory estetyczne. Jednak spotkałem się też z głosami krytycznymi, dotyczącymi niektórych elementów funkcjonalności. Zwracano uwagę m.in. na ciasnotę poczekalni

i niewłaściwie skalibrowane czujniki otwierające drzwi. Ze względu na mały metraż poczekalni, wystarczył niewielki ruch, nawet w samym centrum holu, nawet bez zamiaru opuszczenia wnętrza, aby obie pary drzwi otwierały się, co z kolei generowało przeciągi. Zdaniem moich rozmówców, zupełnie niepotrzebnie pozostawiono schodki/stopnie w drodze na pierwszy peron – stanowi on barierę trudną do pokonania dla osób na wózkach i wydłużając drogę na peron. Za zdecydowanie zbyt szeroki uznawano też stopień przy wschodniej ścianie dworca – zajmuje on połowę przejścia z ulicy na peron pierwszy. Ta przeszkoda może być niebezpieczna dla pasażerów spieszących się na pociąg.

Największą jednak krytyką spadła na, niezwiązany z remontem budynku, problem braku wind lub podjazdów na perony, z czym niepełnosprawni pasażerowie borykają się od początku istnienia stacji. Drugą, sygnalizowaną niedogodnością jest brak elektronicznego systemu informacji peronowej. Za ostatnie wspomniane niedogodności nie odpowiada inwestor modernizujący dworzec. Jest oczywiste, że problem należy jak najszybciej rozwiązać, m.in. dlatego, że wejherowska placówka obsługuje spory ruch i z transportu kolejowego korzysta wielu pasażerów. Zatrzymuje się tu codziennie 16 pociągów dalekobieżnych oraz kilkadziesiąt pociągów regionalnych POLREGIO i PKP SKM. Wydaje się jednak, że postulowane przez pasażerów zmiany mogą zostać zrealizowane dopiero przy okazji rozbudowy linii kolejowej 202, czyli w ciągu kilku lat.

Koszt przebudowy wejherowskiego dworca wyniósł ponad 18 mln zł brutto. Prace zostały dofinansowane z budżetu państwa. Inwestorem były PKP S.A., a projekt przebudowy wykonała pracownia PAS PROJEKT sp. z o.o. Za jej wykonanie odpowiadało konsorcjum składające się z gdańskich firm: KAMARO spółka z o.o. sp. k. oraz Sobin sp. z o.o.

101 Gdynia Dworzec Gł. PKP – Gdańsk Śródmieście SKM

Rozkład obowiązuje w sobotę, 20.09.2025

Gdynia Dworzec Gł. PKP	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	
3 Maja	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03	24:03	25:03	26:03	27:03	28:03
Centrum Handlowe Batory	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04
Skwer Kościuski - InfoBox	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06
Wybickiego	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
Zwirki i Wigury	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08
Traugutta	10:09	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:39	18:09	18:39	19:09
Wzgórze Św. Maksymiliana SKM	10:12	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:42	18:12	18:42	19:12
Wzgórze Św. Maksymiliana - Kapliczka	10:13	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:43	18:13	18:43	19:13
Harcerska	10:14	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:44	18:14	18:44	19:14
Centrum Nauki Experiment	10:15	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:45	18:15	18:45	19:15
Redlowo SKM - Park Technologiczny	10:17	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:46	18:16	18:46	19:16
Zwycięstwa - Wielkopolska	10:19	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:48	18:18	18:48	19:18
Nawigatorów	10:20	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:49	18:19	18:49	19:19
Orlowo SKM - Orłowska	10:21	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:50	18:20	18:50	19:20
Orlowo SKM - "Kilif"	10:22	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:52	18:22	18:52	19:22
Kolibki	10:23	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:53	18:23	18:53	19:23
Bernadowska n/z	10:25	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:55	18:25	18:55	19:25
Kamienny Potok SKM - Niepodległości	10:26	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:56	18:26	18:56	19:26
Wejherowska	10:28	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	17:58	18:28	18:58	19:28
Malczewskiego	10:29	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	17:59	18:29	18:59	19:29
Bohaterów Monte Cassino	10:31	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:01	18:31	19:01	19:31
Sopot PKP - Niepodległości	10:32	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:03	18:33	19:03	19:33
3 Maja	10:35	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:05	18:35	19:05	19:35
Sopot Reja	10:36	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:06	18:36	19:06	19:36
Smolna n/z	10:37	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:07	18:37	19:07	19:37
Hospicjum n/z	10:38	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:08	18:38	19:08	19:38
Nadwodna	10:39	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:09	18:39	19:09	19:39
Górskiego	10:40	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:10	18:40	19:10	19:40
Opacka n/z	10:42	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:12	18:42	19:12	19:42
Oliwa	10:44	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:14	18:44	19:14	19:44
Hala "Olivia"	10:46	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Biblioteka Główna UG	10:47	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:17	18:47	19:17	19:47
Abraham	10:48	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Chopina	10:49	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Wojska Polskiego	10:50	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:20	18:50	19:19	19:49
Galeria Bałtycka	10:54	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Jaskowa Dolina	10:57	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Teatr Miniatura / Radio Gdańsk	11:00	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Opera Bałtycka	11:02	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:32	19:02	19:32	19:62
Centrum Onkologii n/z	11:03	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:33	19:03	19:33	19:63
Uniwersytet Medyczny	11:04	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:34	19:04	19:34	19:64
Brama Oliwska n/z	11:06	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:38	19:08	19:38	19:68
Dworzec Główny	11:10	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:40	19:10	19:40	19:70
Brama Wyznna	11:12	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:42	19:12	19:42	19:72
Gdańsk Śródmieście SKM	11:12	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:42	19:12	19:42	19:72

101 Gdańsk Śródmieście SKM – Gdynia Dworzec Gł. PKP

Rozkład obowiązuje w sobotę, 20.09.2025

Gdańsk Śródmieście SKM	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	
Brama Wyznna	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02
Dworzec Główny	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
Brama Oliwska n/z	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
Uniwersytet Medyczny	10:09	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
Opera Bałtycka	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12
Teatr Miniatura / Radio Gdańsk	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14
Jaskowa Dolina	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17
Galeria Bałtycka	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19
Wojska Polskiego	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21
Abraham	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23
Biblioteka Główna UG	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24
Hala "Olivia"	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25
Oliwa	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:			

Weekendowe wycieczki z MKZKG

BABIE DOŁY między Gdynią a Pogórzem

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI

W ramach naszego cyklu dziś proponujemy wypad do miejsca, którego niewątpliwą zaletą jest to, że nawet w sezonie turystycznym cieszyć się względny spokojem. Owszem, pojawiają się na tutejszej plaży turyści, ale jest ich mniej niż w centrum Gdyni. W dodatku tutejsza plaża jest bardziej urozmaicona – po części piaszczysta i szeroka, a po części wąska i kamienista. Zapraszamy zatem do **Babich Dołów**.

By tu dojechać najwygodniej jest skorzystać z autobusów ZKM Gdynia. Dowiozą Was tam całoroczne linie: **109, 196, 209**. Pierwsza rusza z przystanku SKM Redłowo, druga spod Domu Marynarza, a trzecia z Obłuża. Na czas wakacji uruchomiona jest też linia sezonowa **309**, która dojeżdża aż do samej plaży, a swój kurs zaczyna przy terminalu kontenerowym. Z centrum Gdyni podróż potrwa nieco ponad dwadzieścia minut. Zanim wyruszyście w podróż zerknijcie na aktualne rozkłady jazdy i inne informacje dostępne na stronie internetowej <https://zkmgdynia.pl/>. By skorzystać z naszych propozycji zwiedzania najlepiej wysiąść z autobusu na przystanku „**Babie Doły**”.

Początkowo nazwą „Babi Dół”, lub niemiecką wersją „Hexengrund” (Ziemia Czarownic), określano dwukilometrowy wąwóz umiejscowiony na północ od dawnego majątku Nowe Obłuże (Neu Oblusch). Etymologia polskiej nazwy nie jest w pełni wyjaśniona, ale może nawiązywać do wersji niemieckiej, gdyż niegdyś czarownice określano mianem „bab” (np. Baba Jaga). Nazwa „Babi Dół”, w liczbie pojedynczej, funkcjonowała jeszcze w okresie międzywojennym i po wojnie, a zmiana na liczbę mnogą („Babie Doły”) nastąpiła, być może przez pomyłkę, dopiero pod koniec lat 60.

O wojennej przeszłości miejsca przypomina **głaz [1] z pamiątkową tablicą** poświęconą obrońcom Kępy Oksywiejskiej w 1939 r. i żołnierzom, którzy w 1945 r. wypierali stąd Niemców. Ulokowano go tuż przy pętli autobusowej. Działania wojenne w rejonie Babich Dołów z początków kwietnia roku 1945 przedstawiono, w formie mocno sfabularyzowanej, w ósmym odcinku serialu „Cztery pancerni i pies”, zatytułowanym „Brzeg morza”.

Pokonując ok. 250 metrów pod górę, ulicą Zieloną, dojdziecie do osiedla. Przy skrócie w ulicę Ikara zobaczycie **samolot-pomnik TS-8 Bies [2]**. Płatowiec nosi numer boczny 001 i stanął tu w 1973 roku. Po ponad 20 latach przeprowadzono pierwszy poważny remont pomnika, a w roku 2004 dodano na dół tablicę z napisem: „Tym co serce i młodość poświęcili lotnictwu i Ojczyźnie służąc na lotnisku Oksywie-Babie Doły. 9 maja 2004 rok. Koledzy.” Kolejną dodano pięć lat później. Napis na niej głosi: „Pamięci lotników, którzy zginęli w katastrofach lotniczych służąc Ojczyźnie w jednostkach wojskowych Gdynia – Babie Doły. 28 sierpnia 2009 r., Koledzy.” Ostatni gruntowny remont pomnika miał miejsce w 2018 r. Samolotem zajęli się wówczas Wojskowe Zakłady Lotnicze w Łodzi. Bies z pomnika jest unikatowy, bowiem do dziś przetrwało zaledwie kilka egzemplarzy, a wyprodukowano ich 250. Jest to polski samolot szkolno-treningowy, zaprojektowany przez Tadeusza Sołtyka. Jego inicjały stanowią początek nazwy samolotu. Używano go od roku 1957 aż do lat 70. Biesy służyły także na tutejszym lotnisku aż do roku 1977.

W jednym z bloków przy ulicy Ikara, tuż obok pomnika, mieszkał w latach 70. pierwszy Polak, który odbył lot orbitalny – Mirosław Hermaszewski. W tamtych czasach był zastępcą dowódcy tutejszego 34. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, a na początku swojej kariery lotniczej uczył się latania m.in. na samolotach TS-8 Bies.

Aby kontynuować naszą wycieczkę, wracamy do pętli autobusowej i od niej udajemy się ulicą Zieloną, tym razem w dół. Zaraz obok garaży wkomponowanych w skarpe spotkamy tablicę informującą o istnieniu w pobliżu **tuneli [3 i 4]** oraz o ich aktualnych lokatorach – nietoperzach. Tuneli jest wiele w Babich Dołach, lecz dostępne są tylko dwa. Spośród pozostałych, niektóre zostały zasypane, a inne znajdują się na terenie jednostki wojskowej. Większość powstała w czasie II wojny światowej, podczas okupacji niemieckiej i prawdopodobnie pełniły funkcję schronów przeciwlotniczych. Aby dotrzeć do pierwszego z **tuneli [3]** należy przejść ok. 100 metrów w stronę bramy jednostki wojskowej, a przed ujęciem wody po lewej stronie drogi, skrócić między drzewa. Łączna długość tej ceglano-żelbetowej konstrukcji, ukrytej 3 metry pod ziemią, wynosi ponad 50 metrów.

Drugi tunel [4] znajduje się również po lewej stronie, ok. 40-50 metrów od bramy jednostki wojskowej. Przebiega mniej więcej 5-6 metrów pod ziemią, a jego konstrukcja składa się z żelbetowych modułów. Jest długi na 80 metrów. Uwaga, w tunelach jest ciemno i zalegają w nich śmieci oraz gruz, łatwo więc o kontuzję. Ważne jest również to, że od późnej jesieni hibernują tu rzadkie gatunki nietoperzy (nocek duży, nocek rudy, nocek Natterera), więc pod żadnym pozorem nie wolno zakłócać spokoju tych chronionym prawem ssaków!

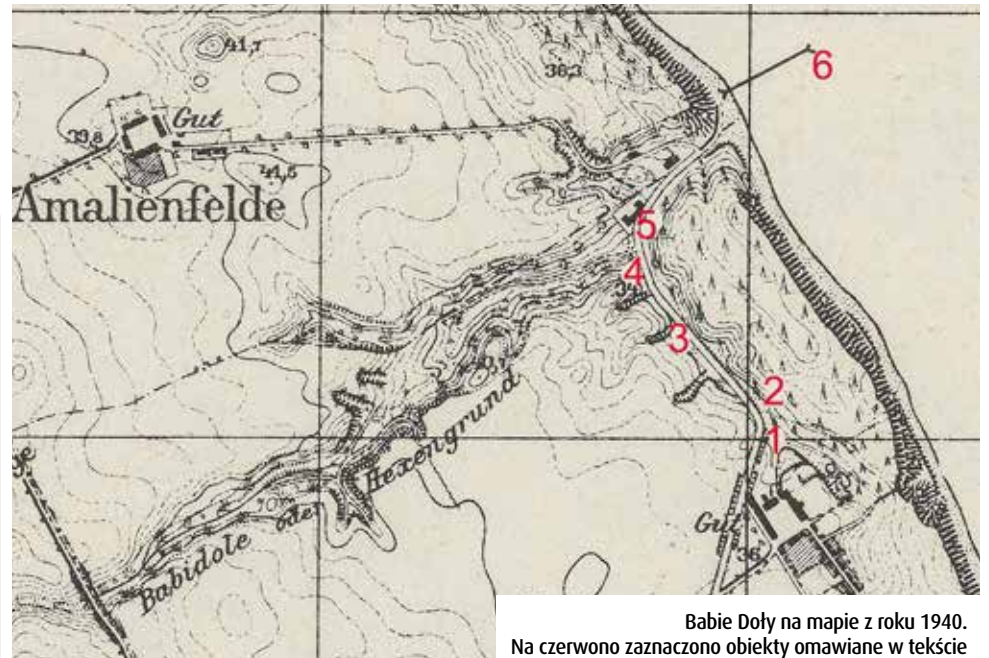
Miłośników lotnictwa z pewnością zainteresuje kolejny **samolot-pomnik MiG-21 PF [5]**, który stoi za ogrodzeniem jednostki wojskowej, czyli 43. Bazy Lotniczej Marynarki Wojennej. Funkcjonuje ona od roku 2003, a powstała z 3. Batalionu Zabezpieczenia oraz 42. Dywizjonu Technicznego.

Co ciekawe, pomnik formalnie nie znajduje się w Gdyni, lecz we wsi Pogórze (gmina Kosakowo), której granice administracyjne zaczynają się kilkadziesiąt metrów bliżej. Samolot to myśliwiec odrzutowy MiG-21 PF, o numerze taktycznym 0716. Warto jednak wiedzieć, że numer jest fikcyjny, gdyż wersje PF MiGów nie służyły w tutejszym 34. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Zaś ten z pomnika latał z numerem 901, a potem 0901 w 11. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, 10. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego i 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

Kontynuując wędrówkę drogą, ku wschodowi, dostrzeżemy do bałtyckiej plaży. W oddali dostrzeżemy, około 300 metrów od brzegu, ruiny budowli nazywanej **torpedownią [6]**. W czasie II wojny światowej była ona częścią niemieckiego kompleksu badawczo-doświadczalnego przeznaczonego do testowania torped [der Torpedowaffenplatz]. Hitlerowcy od początku lat 40. planowali w tym rejonie budowę zespołu czterech torpedowni. Tę w Babich Dołach zbudowano na zatopionych w morzu kesonach i uruchomiono w roku 1942. Z lądem łączył ją drewniany pomost pełniący także rolę przystani. Również na lądzie znajdowały się obiekty badawcze i konstrukcyjne. Przy ich budowie pracowało tysiące jeńców. Wszystkie lądowe obiekty kompleksu, w tym te w porcie wojennym na Oksywiu, połączono linią kolejki wąskotorowej. Efektem prac w tutejszej placówce była pierwsza użyteczna niemiecka torpeda lotnicza, która powstała na bazie doświadczalnej z bronią tego typu sprowadzoną wcześniej z Włoch i Japonii.

Po wojnie urządzenia z torpedowni oraz całego kompleksu przejęła i wywiozła do ZSRR Armia Czerwona, a budynek zaczął popadać w ruinę. Wojskowi pletwonurkowie wykorzystywali go do ćwiczeń aż do lat 80. Z kolei w połowie lat 90. zlikwidowano resztki pomostu. Okazałe ruiny torpedowni pojawiały za to dość często na ekranach filmowych i telewizyjnych. Wystąpiły m.in. w produkcjach takich jak: „Superwizja”, „Na srebrnym globie”, „Kryminalni”, „1983”, czy we wspomnianych wcześniej „Czterech pancernych”.

Jeśli przy torpedowni okaże się, że macie jeszcze ochotę na wędrówkę, to z plaży możecie się wspinać na klif, by podziwiać widoki bardziej rozległe i malownicze niż z plaży. Opcjonalnie można też przejść brzegiem do Oksywiu lub w stronę przeciwną – ku Mechelinom. Ta druga trasa jest kamienista, stosunkowo wąska, a czasem gdzieś podmywana przez wodę – przez to trudniejsza do pokonania.



Babie Doły na mapie z roku 1940. Na czerwono zaznaczono obiekty omawiane w tekście



[2]



[3 i 4]



[6]