



BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA
KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Grudziądz

Rok XIII: 2015

Nr 13 (425)

Data odczytu: 18.03.2015 r.

Data wydania: 18.03.2015 r.

=====

983. spotkanie

Maciej Wiśniewski

Stacja kolejowa w Grudziądzu – refleksje historyczne

Stacja kolejowa w Grudziądzu, jej historia i przyczyny powstania nigdy nie doczekały się obszernego opracowania. W ciągu ostatnich 40 lat powstały zaledwie trzy publikacje, pierwsza z okazji 100-lecia kolei w Grudziądzu (NOT Grudziądz 1978 r.), dwie pozostałe są autorstwa Henryka Turskiego i dotyczą ogólnej historii stacji („X lat Działalności Stowarzyszenia Kolejarzy im. św. Józefa w Grudziądzu” z 2002 roku oraz „Romantyczna epoka parowozów” z 2005 roku). Obok tych wydawnictw ukazało się drukiem kilkanaście publikacji autorów zajmujących się historią miasta, głównie w lokalnej prasie i publikacjach stowarzyszeń kulturalno-historycznych. W środowisku hobbystycznym, w prasie fachowej przeznaczonej dla pasjonatów kolei w Polsce, opublikowano artykuły mniej lub bardziej obszerne (Koleje Małe i Duże i Świat Kolei po 1990 roku). Źródła te pomimo ciekawych opisów często zawężanych ze względu na formę wydawniczą, nie wyczerpują w pełni tematu, są jednak cennym źródłem informacji. Pięknym uzupełnieniem tematyki grudziądzkiej stacji są fotografie i widokówki. Z nich dowiadujemy się co działo się z dworcem i jego otoczeniem. Wreszcie trzecim źródłem są prywatne kolekcje, kryjące swoje skarby i do nich można zaliczyć także archiwa państwowe w Polsce i w Niemczech, które co jakiś czas uchylają swoje tajemnice. Przysłowiowy „głód wiedzy” na temat historii stacji kolejowej i węzła w Grudziądzu jest ogromny.



Przedwojenny dworzec kolejowy
w Grudziądzu. Poczta z zbiorów
Z. Zawadzkiego

=====

A zatem dlaczego mamy niepełny stan wiedzy? Z pewnością to pokłosie historii miasta, które stało się zindustrializowane

w XIX wieku, a proces ten kontynuowano w okresie 20-lecia międzywojennego i po II Wojnie Światowej. Budowano fabryki, a nie dbano o kształcenie kadr z wyższym wykształceniem. Grudziądz nie doczekał się własnego ośrodka naukowego – uniwersytetu, który mógłby pielęgnować i archiwizować historię miasta. Na domiar złego grudziądzkie archiwum miejskie lekkomyślnie przekazano do Torunia. Do dziś w archiwach w Gdańsku i Toruniu zachowały się dwa ciekawe plany sytuacyjno – inwentaryzacyjne stacji kolejowej w Grudziądzu, jeden z 1899 roku, drugi polski z 1935 roku. W berlińskich archiwach znaleźć można jeszcze znacznie więcej odpowiedzi. Zapewne do zniszczeń miejskich materiałów archiwalnych przyczyniła się II Wojna Światowa (okres luty – marzec 1945 roku), kiedy miasto bombardowano i palono.

Dziś mamy szerszy dostęp do informacji i możemy starsze opracowania weryfikować, pamiętajmy jednak, że kiedy powstawały przyjmowano stan wiedzy w czasie ich powstania (dostęp do źródeł pisanych).

Spróbujmy zatem ustalić kilka faktów i ciekawostek. Z pewnością dysponujemy kilkoma stałymi informacjami i dla porządku trzeba o nich wspomnieć.

O powstaniu stacji kolejowej zdecydowały władze miasta i regionu w oparciu o miejscowy przemysł, który szybko się rozwijał. Drugi czynnik to rozrastający się potężny garnizon wojskowy. Te dwie siły – gospodarka i wojsko dawały podstawy do ubiegania się o „wpięcie” Grudziądza w nowopowstałe linie kolejowe, które już funkcjonowały – od zachodu linia Bydgoszcz – Tczew i od wschodu linia Toruń – Iława. Linie te należały do Kolei Wschodniej, której osią było połączenie



**Most kolejowy przez Wisłę w Grudziądzu.
Pocztówka ze zbiorów Z. Zawadzkiego**



**Most kolejowo-drogowy w Grudziądzu.
Widokówka ze zbiorów Z. Zawadzkiego**

Berlin – Królewiec.

Pierwszą linię kolejową dwutorową budowano dwuetapowo na odcinku Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz (oddano do eksploatacji 5.11.1878 r.), równocześnie trwały prace przy budowie potężnego mostu kolejowego z jezdnią. Drugi etap to otwarcie połączenia na trasie Grudziądz – Laskowice Pomorskie i wspomnianego mostu (15.11.1879 r.). Most stał się rów-

niez osiã Twierdzy Grudziãdz, a zatem jego ochrona byÅa bezdyskusyjna. Na przy-
czółkach zbudowano schrony i wartownie. Pas drogowy byÅ podzieleny na dwie
czêÅci. Tor poÅudniowy oddzielony kratã od toru pÅnocnego, który byÅ przykryty
drewnianym pokÅadem/jezdniã. Tor pod jezdniã byÅ uÅywany w sporadycznych
przypadkach (czas wojny, mobilizacji, ewentualnego zwiêkszenia ruchu pociãgów).

Takie rozwiãzanie wymuszaÅo zmianê toru jazdy (ruch po jednym torze po-
Åudniowym na moÅcie) na posterunku stacji Dragacz i Grudziãdz, gdzie pociãgi
wracaÅy na wÅÅciwy tor.

Rozmach z jakim zbudowano pierwszã liniê sprawiÅ, Åe przystãpiono do bu-
dowy kolejnych poÅãczeÅ i tak uruchamiano odcinki:

ToruÅ Wschodni – CheÅmÅa	1.07.1882 r.
CheÅmÅa – Grudziãdz	1.11.1882 r.
Grudziãdz – Malbork	15.08.1883 r.

Nowe poÅãczenia wymagaÅy rozbudowy infrastruktury odpraw pasażerów jak
i zaplecza dla wagonów, parowozów oraz magazynów. ByÅy teÅ bodÅcem do wiêk-
szego rozwoju przemysÅu i napÅywu ludnoÅci do miasta.

Z pewnoÅciã na stacji zbudowano perony wyspowe, usypane z ziemi i osza-
lowane deskami lub szynami. Zbudowano skromny budynek dworca. Nie wiemy
jak dokÅadnie wyglãdaÅ. Z opisów i charakteru rozwoju wêÅla moÅemy wywnio-
skowaÅ, Åe byÅ to skromny, zapewne drewniany budynek z dachem dwuspadowym.
Rosnãce zainteresowanie przewozami osobowymi, szybko wymusiÅy szukanie no-
wych rozwiãzaÅ. Na planie z 1899 r. widnieje juÅ budynek murowany, z piêtrem.
Widzimy takÅe rozbudowê infrastruktury w rejonie Tuszewa (dziÅ dzielnica Gru-
dziãdza).



**Nieistniejący dworzec w Grudziãdzu.
Pocztówka ze zbiorów Z. Zawadzkiego**

Przed 1899 roku funkcjonowaÅa parowozownia wachlarzowa w pobliÅu
dzisiejszego wiaduktu ulicy Hallera. Wa-
chlarz z 14 stanowiskami obsÅugiwaÅa ok.
10 metrowa obrotnica. Wodê dla paro-
wozów dostarczano z przepompowni
zbudowanej przy moÅcie nad WisÅã. Wo-
da byÅ pompowana do niewielkiej wie-
Åyczki wodnej (prawdopodobnie o kon-
strukcji stalowej). Rozbudowa wg planów
z 1899 roku ukazuje ogrom prac. Tuszewo
jest juÅ duÅym dworcem towarowym, a obok trwa budowa dwóch parowozowni,
kaÅda z 24 stanowiskami i wieÅy wodnej.

W latach 1903-1906 zbudowano kolejny budynek dworca. Tym razem byÅ to
piêkny architektonicznie (neogotyÅ) okazaÅy gmach. W Tuszewie ukoÅczono

budowę parowozowni nr 1 z 18 metrową obrotnicą, a nr 2 z 22 metrową obrotnicą ukończono w stanie surowym jeszcze przed 1914 rokiem. Rozmiar obrotnicy w parowozowni nr 2 był podyktowany wprowadzaniem coraz dłuższych lokomotyw.

Warto wspomnieć o bocznicach stacji, które rozrastały się już od 1878 roku, by osiągnąć komunikacyjną dojrzałość w 1914 roku. Pierwsze bocznicę budowano w rejonie portu Szulca i nabrzeży wiślanych oraz na terenie fabryki maszyn rolniczych.



**Dworzec kolejowy w latach międzywojennych.
Pocztówki ze zbiorów Z. Zawadzkiego**

Kolejne powstały na terenach rzeźni miejskiej, lotniska wojskowego oraz na potrzeby poligonu minowego w Tuszewie.

W okresie od 1878 r. do 1920 r. możemy określić jakie pracowały parowozy, niestety nie wszystkie możemy zinventaryzować tzw. ilostanem. Z pewnością początkowo pracowały tu proste konstrukcje parowozów niemieckich, które były szybko wypierane przez dojrzałe konstrukcje. Do Grudziądza zawitały serie dwu i trzyosiowych tendrzaków min. Tkh 1,101, Tki3 oraz dojrzałe konstrukcje min Tp1 i jej późniejsze wersje Tp2,3,4 Tw1. Najbardziej charakterystyczne parowozy to pruskie P8 (DR BR 38, na PKP Ok1).

Park wagonowy stanowiły wagony pruskiej konstrukcji dwu i trzyosiowe min. tzw. boczniki serii Pwi, C3, czy Donnerbuch Bi 29 i Ci 28 oraz czteroosiowe serie pruskie min. Abb (bocznik czteroosiowy) czy Bhrx.

W okresie międzywojennym nowopowstała PKP stała się gospodarzem całego taboru i infrastruktury. PKP dokończyło prace przy rozbudowie dworca towarowego i parowozowni nr 2, oraz wybudowano nową wieżę wodną. Do Grudziądza obok nowoczesnych niemieckich maszyn trafiły pierwsze egzemplarze polskich parowozów Ok 22, Ty23, Pu 29 i podobnie było z wagonami. Pruskie serie uzupełniano czteroosiowymi wagonami krajowych producentów.

Z niektórych źródeł wynika, że w Grudziądzu stacjonowały wagony Wittfelda. Trudno się do tego odnieść, bowiem brak szerszych informacji na ten temat, z pewnością kursowały przez Grudziądz w kierunkach: Bory Tucholskie i Gardeja – Łasin.

Okres II wojny światowej to eksploatacja w ruchu taboru do granic możliwości oraz pojawienie się parowozów BR 52 Kriegslok oznaczonych później na PKP Ty2.

Okres 1945 roku (luty – marzec) zdominowany przez ciężkie działania wojenne nie ominął stacji. Dworzec został wypalony – pozostały same mury, parowozownia nr 1 zniszczona, a nr 2 uszkodzona. Budynek dworca odbudowano w formie czysto użytkowej bez przywiązywania wagi do estetyki. Most odbudowano od podstaw wg przedwojennych planów w latach 1947-1951. Grudziądz z parowozami pracował do końca lat 50-tych XX wieku, kiedy zaczęto sprowadzać wagony serii SN 52 z wagonami doczepnymi i pierwsze lokomotywy spalinowe małej mocy. Na początku 1960 roku zapadły decyzje o modernizacji stacji. W latach 1963-1965



Nowy dworzec kolejowy w Grudziądzu.
Fot. Piotr Bilski.

zbudowano nowy gmach dworcowy. Wyburzono prowizorycznie odbudowany stary dworzec. Nowy posiadał obszerny hol, bar, rzędy kas biletowych, wyjścia na perony (pozostałe po starym dworcu) oraz na galerii kawiarnie, restaurację i pomieszczenia administracji PKP. Do 1974 roku ze stacji zniknęły semafony kształtowe na rzecz świetlnych. Parowozownia zmieniła nazwę na lokomotywownia – wiązało się to z przyjmowaniem trakcji spalinowej. Rozbudowano lokomotywownię tworząc nowoczesny zakład obsługujący tabor spalinowo-elektryczny.

Pojawiały się nowe wagony motorowe węgierskiej produkcji Ganz Mavag SN 61 i tego samego producenta lokomotywy SM 41, lokomotywy polskiej produkcji SM 42, SP 42 i ciężkie liniowe SP 45. Większość parowozów skasowano lub przekazano do innych lokomotywowni w połowie lat 70-tych XX wieku. Ostatnie parowozy utrzymywano w ilości 4 sztuk do 1989 roku – były to tendraki Tkt 48.

Park wagonów osobowych stacji Grudziądz to przede wszystkim wagony piętrowe produkcji NRD, kolejne to serie bezprzedziałowe serii bh, wagony 1 i 2 klasy wrocławskiej fabryki Pafawag.

Do 1993 roku Grudziądz był w planach podlegających elektryfikacji węzła, jednak plany te wielokrotnie zarzucano z przyczyn ekonomicznych. Zmiany polityczne po 1989 roku wydaje się, że zaskoczyły PKP. Do tej pory sztucznie dotowa-

ne PKP nie było w stanie dłużej utrzymać gospodarczej fikcji. Niestety niedostrzeżono tego w porę, a sytuacja diametralnie się zmieniła. Rozpoczęto likwidować



Stacja kolejowa w Grudziądzu.

Fot. Piotr Bilski

duże zakłady przemysłowe Grudziądza, a tym samym spadło zapotrzebowanie na przewozy towarowe. PKP stosując przestarzałe przepisy skutecznie odstraszała nie tylko w ruchu towarowym, ale i osobowym wszystkich klientów. Nieudolne zarządzanie i niespójna polityka PKP była coraz bardziej widoczna, a postęp degradacji kolei trwa do dziś.

W XXI wiek Grudziądz wszedł witając podróżnych starym brudnym i opustoszałym dworcem. Próby uruchamiania pociągów pośpiesznych w atrakcyjnych relacjach (kierunki: Wrocław, Warszawa, Kolobrzeg, Słupsk, Trójmiasto, Kraków) nie przynosiły pożądanego efektu – było już za późno. Niewielkie zmiany pojawiły się w 2001 roku, kiedy to Urząd Marszałkowski przejął przewozy w regionie. W sukurs przyszły nowe konstrukcje wagonów spalinowych PARTNER produkowane przez zakłady PESA w Bydgoszczy. W konsekwencji w 2005 roku ruch osobowy

W XXI wiek Grudziądz wszedł witając podróżnych starym brudnym i opustoszałym

dworcem. Próby uruchamiania pociągów pośpiesznych w atrakcyjnych relacjach (kierunki: Wrocław, Warszawa, Kolobrzeg, Słupsk, Trójmiasto, Kraków) nie przynosiły pożądanego efektu – było już za późno. Niewielkie zmiany pojawiły się w 2001 roku, kiedy to Urząd Marszałkowski przejął przewozy w regionie. W sukurs przyszły nowe konstrukcje wagonów spalinowych PARTNER produkowane przez zakłady PESA w Bydgoszczy. W konsekwencji w 2005 roku ruch osobowy



**Pociągi Spółki DB Arriva
w Grudziądzu.**

przejął niemiecki przewoźnik Arriva DB Company.

Polityka przewozów tej firmy z dobrym skutkiem wpisuje się do dziś w grudziądzką stację. Gorzej potoczyły się losy lokomotywowni, która w nowych warunkach różnymi sposobami próbowała przetrwać. Ciężkie lokomotywy z trudem zagospodarowywano przede wszystkim w ruchu towarowym. W 2011 roku zapadła

ostateczna decyzja o likwidacji zakładu. 30 marca 2011 zamknięto lokomotywownię i w ciągu zaledwie miesiąca pocięto na złom obrotnicę – dając tym samym sygnał, że to koniec wielkiej kolei w Grudziądzu.

Obecnie coraz częściej mówi się o zawieszeniu przewozów osobowych do 2020 roku. Co przyniesie przyszłość? Zapewne wkrótce się przekonamy.

Literatura i źródła:

- Bauer Z., Stare parowozy, Warszawa 1986.
Bolecki S., Kowalczyk E., Lokomotywy spalinowe SM 42 SP 42, Warszawa 1974.
Ćwikła M., Terczyński P., Lokomotywy spalinowe SP 45, SU 46, SP 46, Poznań 2003.
Franczak J., Grabowski W., Nowiński P., Żebrowski M., Twierdza Grudziądz : monografia, Grudziądz 2010.
Krause R., Messner R., Wagony spalinowe SN 61, Warszawa 1977.
Kroma R., Sosiński J., Zintel K., Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1945-1990, Poznań 2012.
Piątek S., Węclewski S., Żaloba J., Lokomotywy spalinowe SP 45, Warszawa 1977.
Mapy sztab gen. MON (arkusze lat 1942-1990).
Meithe U., Heym R., Bildeatlas der DDR Lokomotiven, München 2009.
Państwowe Archiwum w Gdańsku – plany stacji kolejowej w Grudziądzu 1835.
Państwowe Archiwum w Gdańsku – plany stacji kolejowej w Grudziądzu 1899.
Pawłowski J., 150 lat kolei w regionie kujawsko-pomorskim 1851-2001, Bydgoszcz 2001.
Stankiewicz R., Garbacik R., Ty2 wojenna lokomotywa na pokojowe czasy, Rybnik 2013.
Terczyński P., Atlas lokomotyw, Poznań 2004.
Terczyński P., Atlas parowozów, Poznań 2002.
Transpress P., Wagner S., Reisezugwagen Archiv" cz. 1 i cz. 2.
Turski H., Romantyczna epoka parowozów, Grudziądz 2005.
Turski H., X lat działalności Stowarzyszenia Kolejarzy im. św. Józefa w Grudziądzu, Grudziądz 2002.
Wajler A., Stacja kolejowa Grudziądz, Grudziądz 2011.
Wilk A., Wiśniewski M., Koleje małe i duże – Wagony piętrowe Bipa/Bhp" 2-3, Katowice 2007.
Zbiory prywatne udostępnione za zgodą właścicieli – Zbigniew Zawadzki, Krzysztof Przybył, Krzysztof Janaszkiwicz.
Zbiory prywatne autora.
100 lat kolei żelaznej w Grudziądzu 1978, Grudziądz 1978.

Notatki

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, Janusz Hinz. Logo KMDG wykonał Grzegorz H. Rygielski.