



# Biuletyn

## Koła Miłośników

### Dziejów Grudziądza



Numer 21 (26)

Rok II: 2004

Data odczytu: 8.09.2004

Data wydania: 25.09.2004

Inż. Henryk Turski

#### **Początki i rozwój węzła kolejowego PKP w Grudziądzu.**

W roku 1852 oddano do eksploatacji linię kolejową z Bydgoszczy przez Laskowice – Smętowo - Tczew do Gdańska, w odległości zaledwie 22 km od Grudziądza. Drugą linię kolejową z Torunia przez Wąbrzeźno do Jabłonowa (tzw. rokadę) oddano w roku 1871. W następnym roku przedłużono ją do Iławy i Olsztyna. Miasto Grudziądz znalazło się, więc między dwoma liniami kolejowymi normalnotorowymi (prześwit między główkami szyn – 1435 mm), bez połączenia z ogólną siecią kolejową kraju. Rozwój, miasta pod względem przemysłowym i ludnościowym wymagał masowego przemieszczania towarów i surowców a także ludności. Sprostać temu zapotrzebowaniu mógł wówczas tylko transport kolejowy.

Pierwszą linię kolejową ułożoną z Jabłonowa przez Mełno, Bursztynowo do Grudziądza oddano do eksploatacji 12 listopada 1878 r. Drugą linię kolejową z Grudziądza, przez nowo wybudowany most przez Wisłę, konstrukcji stalowej, nitowany, o długości 1092 m przez Grupę, Dubielno do Laskowic- oddano do eksploatacji dnia 4 listopada 1879 r. W roku 1888 ułożono z Jabłonowa przez Grudziądz do Laskowic drugi tor, czyli była to wówczas linia-dwutorowa (drugi tor rozebrany został w marcu 1945 r.). Trzecią linię z Torunia. Mokrego - przez Chełmżę, Kornatowo do Grudziądza, oddano do eksploatacji w całości 1 listopada 1882 r. Czwarty odcinek linii kolejowej z Grudziądza przez Kwidzyn, Sztum do Malborka oddano do użytku publicznego 1 listopada 1883 r. Należy tu jeszcze wymienić linię normalnotorową tzw. buraczaną z Mełna do Chełmży, oddaną do użytku w dniu 30 września 1901. Znacznie krótszą linię kolejową (normalnotorowa) z Gardei do Łasina przekazano do użytku 15 grudnia 1886r. W ciągu pięciu lat budowy linii kolejowych, powstał węzeł grudziądzki o czterech kierunkach wyjazdu do Jabłonowa, Laskowic, Torunia i Malborka. Zastosowano sygnalizację i urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów, zgodnie z przepisami, jakie wówczas obowiązywały.. W latach 1903-1904 wybudowano budynek dworca kolejowego z czerwonej cegły, kryty dachówką. Wewnątrz znajdował się hol, trzy kasy biletowe A, B, informacja, okno bagażowe i kiosk z prasą. Była w nim też restauracja 2. i 3. kl., poczekalnie klasy 2 i 3 oraz ogólna. Ubikacje (WC) znajdował się na zewnątrz budynku. Wejście na perony I i II prowadziło z holu i z ulicy Dworcowej (zniszczone na początku lutego 1945 r.) W latach. 1903-

1904 wybudowano parowozownię, która dostarczała „konie parowe”, czyli parowozy do prowadzenia pociągów osobowych i towarowych z węzła grudziądzkiego. Hale wachlarzowe postojowo -naprawcze i warsztaty pomocnicze oraz infrastrukturę parowozowni wybudowano na terenie Tuszewa. Zbudowano też stację wodną nad Wisłą. Tabor trakcyjny stanowiły parowozy typu ciężkiego jak serii Ty23, średniego -Tp2, Twi i Tr203, do prowadzenia pociągów towarowych, Ok22, Ok1 oraz tendraki do prowadzenia pociągów osobowych. Lokalne odcinki: do Laskowic, Jabłonowa, Torunia, Brodnicy i Gardei i obsługiwały jednostki elektryczne akumulatorowe (akumulatory kwasowo-ołowiowe), które po naładowaniu pokonywały drogę 180 km z szybkością 60 km/h. Pociągi te zabierały po 108 pasażerów na miejscach siedzący i stojących w II i III klasie. Hala postojowo-naprawcza i obrządzania jednostek znajdowała się po drugiej stronie torów przy ulicy Droga Łąkowa. Należy wymienić dalsze jednostki służbowe jak Służba Drogowa-Oddział Drogowy, Elektrotechniczna, Zabezpieczenia Ruchu Pociągów, Sanitarna - Kolejowa Przychodnia Lekarska, Stowarzyszenie Kolejarzy im. św. Józefa, założone w roku 1921. Kapelanami Stowarzyszenia byli: m. in. ks. Dębowski, ks. dr Antoni Pastwa, ks. Ludwik Gasiński, ks. kan. Feliks Sójkowski, ks. kan. Zenon Grządka (aktualny proboszcz parafii Wniebowzięcia NMP). Powstała też Placówka Służby Ochrony Kolei. Rok 1953 to początek zastępowania parowozów, pojazdami trakcyjnymi, wagonami silnikowymi i lokomotywami spalinowymi. Rozpoczyna się koniec ery „romantyzmu parowozów” (lokomotyw parowych) Parowozownię w roku 1972, zmodernizowano całkowicie na potrzeby trakcji spalinowej i zmieniono nazwę na lokomotywnia I kl.

Obecny, nowy budynek dworcowy posiada wydłużony tunel na peron III i przejście do ulicy Droga Łąkowa. Ostatnią jednostką powołaną w roku 1972, jest Rejon Kolejowego Dozoru Technicznego z siedzibą w budynku PKP Oddziału Drogowego. W wyniku restrukturyzacji PKP w latach dziewięćdziesiątych, i później, wszystkie jednostki służbowe zostały rozwiązane, zastąpiono je nową organizacją spółek PKP.