



## ***Historia toruńskiej kolei 1861-1945 cz. II***

Nowy kompleks Toruń Wschodni składający się z nie tylko z budynku odprawy pasażerskiej ale także z lokomotywni i warsztatów, szybko stał się znaczącą dla toruńskiego węzła stacją, z której rozchodziły się linie nie tylko do Wystuci i Malborka, ale także oddane na początku XX w. dwie nowe, zbudowane z inicjatywy prywatnych inwestorów – towarzystw akcyjnych: do Lubicza (oddana 1 grudnia 1902 r.) i Czarnowa (uruchomiona 28 lutego 1910 r.). Warto nadmienić, iż na tę ostatnią sejmik powiatowy uchwalił dodatek z budżetu wynoszący 30% kosztów budowy. Wzdłuż jej biegu ustawiono dwa kolejne toruńskie dworce: Toruń



**Dworzec Zachodni**

Północny (Thorn Nord) i Toruń Szkolna (Thorn Schulstrasse) - przemianowany po II wojnie na Toruń Zachodni<sup>1</sup>. Od października 1910 roku z dworca północnego otwarto linię (na razie obsługującą tylko przewozy towarowe) do leżącego za Barbarką Olka, którą to przez następne dwa lata przedłużono do Unisławia. Uroczyste otwarcie nowego połączenia pasażerskiego odbyło się 1 lipca 1912 roku. Co ciekawe, linia do Czarnowa miała być przedłużeniem wspomnianej już miejskiej kolei nadbrzeżnej. Taki projekt rozważano już w 1906 roku. Zakładał on, iż pociągi z

Czarnowa będą kończyć bieg na nowo zbudowanej stacji Thorn Pilz, której lokalizację zdradza sama nazwa – miała ona znajdować się na Bydgoskim Przedmieściu, w okolicach toruńskiego grzyba. Co prawda byłaby możliwość połączenia z dworcem Toruń Miasto, ale tylko pociągami towarowymi, (pasażerowie wysiadaliby przy grzybie). Na szczęście dla samej linii (i całego miasta), projekt ten oprotestowała Dyrekcja Kolejowa w Bydgoszczy i został on zarzucony. Linia do Czarnowa nie była zbyt obciążona ruchem pasażerskim. Za czasów pruskich (rozkład z 1914 r.) obsługiwały ją cztery pary pociągów pasażerskich na dobę, a w międzywojniu (rozkład z 1930 r.) już tylko dwie. Ciekawym epizodem, którego ślady można dostrzec na wzmiankowanym rozkładzie z 1930 roku, jest istnienie w Toruniu czegoś na kształt miejskiej kolejki. Obsługiwała ona połączenie Toruń Mokra – Toruń Szkolna, a do przewozu używano wagonów motorowych (prawdopodobnie akumulatorowych, serii AT, zwanych Wittfeldami). Tylko raz dziennie taki skład jechał aż do Czarnowa.

Z dworca Toruń Północny odchodziła też bocznicą do znajdujących się niedaleko warsztatów artyleryjsko-amunicyjnych i położonych na przedpolu Fortu V składów amunicyjnych<sup>2</sup>. Jej pozostałości widać do dzisiaj

<sup>1</sup> Dworzec Zachodni znajdował się w okolicy dzisiejszego placu ks. St. Frelichowskiego.

<sup>2</sup> Przed przekazaniem, w styczniu 1920 r., terenu warsztatów i składów amunicyjnych polskiej administracji wojskowej, Niemcy zdemontowali większość torowiska znajdującej się tam bocznicę. Po przejęciu składów, z uwagi na toczącą się wojnę polsko-bolszewicką i konieczność stałych dostaw elaborowanej amunicji na front, w pierwszej kolejności odtworzono około 5 000 mb. toru kolejowego i 2 600 mb. kolejki wąskotorowej. W latach 1920-28 na teren składów przyjęto ok. 2500 wagonów a wysłano ok. 1200.

w postaci odcinka torów wybiegającego w stronę byłej jednostki wojskowej przy ulicy Polnej<sup>3</sup>.

Jeśli już jesteśmy przy tematach wojskowych, nie sposób nie wspomnieć o poligonowej kolejce wąskotorowej, która od 1901 roku łączyła z sobą obiekty wchodzące w skład toruńskiego placu ćwiczeń<sup>4</sup>. A było co objeżdżać, gdyż w przededniu I wojny światowej poligon miał ok 3890 ha powierzchni. Po wybuchu tejże wojny, kolejkę poligonową rozebrano i przeniesiono na teren miasta. Na potrzeby wąskotorówki zbudowano drewniany most przez Wisłę, umiejscowiony prawie dokładnie w miejscu planowanej w 1854 przeprawy przy Zamku Dybowskim. Po przekroczeniu rzeki kolejkę poprowadzono wzdłuż wewnętrznego pierścienia fortyfikacji, a jej odnogi dochodziły do dworca północnego i toruńskiej Festy czyli umocnionego zespołu Fortów I i II. W 1915 roku, po oddaleniu się frontu, wojskową wąskotorówkę postanowiono rozbudować w kierunku Modlina. Chodziło o dostawy zaopatrzenia wojskom niemieckim przygotowującym się do oblężenia wielkiej rosyjskiej twierdzy Nowogeorgiewsk – tak Rosjanie nazwali Modlin w 1834 roku. Budowę kolejki zajmował się specjalnie utworzony inżynierski „Korpus Horn” utworzony z załogi Twierdzy Toruń. Jednak ze względu na szybką kapitulację Modlina w sierpniu 1915 roku (twierdza broniła się tylko 10 dni), prace przerwano w okolicach Raciąża, zaś ukończony odcinek przekazano administracji cywilnej. Po zakończeniu wojny kolejkę kończącą swój bieg w Raciążu przedłużono do Nasielska i Warszawy, a w 1937 roku, położono na jej miejscu tor o normalnej szerokości<sup>5</sup>. Prawdopodobnie pod koniec I wojny Niemcy rozebrali toruńską kolejkę forteczną<sup>6</sup>. Po przejściu miasta przez Polaków rozpoczęto odbudowę północnego odcinka kolejki poligonowej, obsługującego położone w pobliżu Fortu XIII, magazyny amunicyjne „Poligon”. Odbudowano 2728 mb. kolejki wąskotorowej i zbudowano normalnotorową bocznice od stacji Toruń Rudak mającą 2400 metrów długości.

Po odzyskaniu niepodległości i przejściu Torunia w polskie ręce, zdemontowano kojarzone z zaborcą rzeźby ozdabiające wieże kolejowej przeprawy<sup>7</sup>. W latach 1928-29 przeprowadzono remont mostu polegający na wzmocnieniu jego konstrukcji dodatkowym dźwigarem umieszczonym pomiędzy torem a istniejącą w dalszym ciągu jezdnią dla pojazdów i pieszych. Nowy dźwigar zaprojektowano tak, aby przenosił większość obciążeń działających na przęsło, które już niedługo (po oddaniu do użytku nowego mostu drogowego, przenieszonego w tym czasie do Torunia z Opalenia pod Kwidzynie) miało dostać drugi tor. Oprócz nowych dźwigarów na moście wymieniono też podłużnice czyli poziome belki, na których ułożone były mostownice (tak nazywa się drewniane podkłady pod torem ułożonym na moście). Część prac wykonano zimą, czasem przy trzydziestostopniowych mrozach i to bez przerw w kursowaniu pociągów, których to przejeżdżało do 113 na dobę. Prace remontowe zakończono po siedmiu miesiącach, 28 marca 1929 roku. Od tego dnia most toruński przez 63 lata wyróżniał się wśród podobnych konstrukcji, charakterystycznym „garbem” nowego dźwigara<sup>8</sup>.

## Wojna

W wrześniu 1939 roku, dzięki heroicznej postawie polskich lotników i marynarzy, toruńskie mosty i dworce szczęśliwie ocalały. 4 września wieczorem pod 300 metrową rampę kolejową przy ulicy Rudackiej podstawiono

<sup>3</sup> Ostatni duży transport wojskowy przejechał tą bocznice w lipcu 1991 roku, kiedy to opuszczał miasto stacjonujący na terenie dawnych składów amunicyjnych 902 Samodzielny Batalion Pontonowy Armii Radzieckiej.

<sup>4</sup> Pierwsze tory na toruńskim poligonie położono już w roku 1884, jednakże do 1901 r. siłę pociągową stanowiły konie.

<sup>5</sup> Toruńska kolejka poligonowa miała tory o rozstawie szyn wynoszącym 600 mm. Rozstaw szyn kolei normalnotorowej (stosowany m. in. w Polsce) to 1435 mm. Koleje rosyjskie używają torów o rozstawie 1520 mm.

<sup>6</sup> O kolejce fortecznej nie wspominają dokumenty z przejścia twierdzy Toruń przez wojsko polskie.

<sup>7</sup> Posągi i płaskorzeźby zostały skute w 1925 roku, za zgodą ówczesnego konserwatora zabytków. Same wieże obniżono (ze względów bezpieczeństwa) do obecnej wysokości w czasie odbudowy mostu po II wojnie światowej.

<sup>8</sup> Ostatnie zmodernizowane w 1929 roku przęsło zostało zdemontowane w maju 1992 roku, podczas trwającego w latach 1982-94 kapitalnego remontu mostu kolejowego.

wagony, na które zaczęto ładować wyposażenie mieszczącego się w Toruniu Dowództwa VIII Okręgu Korpusu. Pakowano dosłownie wszystko, od samochodów po szafki żołnierskie. Sformowane eszelony wysyłano w kierunku Warszawy. 7 września ok. godziny 2:00 saperzy pod dowództwem ppłk. Emila Strumińskiego wysadzili ładunki zgromadzone w komorach minowych filarów XIV i XV. Jednak zanim to zrobiono, dowódca nakazał wprowadzić na most dwa pociągi towarowe, by ich wraki dodatkowo utrudniły ewentualne przyszłe prace remontowe. Na skutek eksplozji całkowitemu zniszczeniu uległy zaminowane filary a znajdujące się między nimi prześła nr 14 znalazło się w wodzie. Częściowo runęły też prześła 13 i 15, które po wysadzeniu filarów straciły oparcie. Niemcy po zajęciu miasta natychmiast przystąpili do naprawy mostu. Do usuwania zniszczonych prześel, uszkodzonych pociągów i zrujnowanych filarów, zatrudniano polskich więźniów przetrzymywanych w areszcie śledczym na Piekarach i w Forcie VII. Po usunięciu zniszczeń rozpoczęto odbudowę filarów (tym razem pełnych, pozbawionych komór minowych), a za pomocą specjalnych suwnic kratownicowych uzupełniono niekompletne prześła i osadzono je na odtworzonych podporach. Ruch kolejowy (po jednym torze) przywrócono wiosną 1940 roku.



W czasie okupacji rozbudowano dworzec Toruń Mokre i przystąpiono do budowy nowoczesnej lokomotywowni i warsztatów na Kluczykach. Początki tej największej w dziejach okupowanego Torunia inwestycji sięgają roku 1940, kiedy to rozpoczęto prace niwelacyjne terenu zajmowanego dotychczas przez młyn, domy i zabudowania gospodarcze (mieściła się tam popularna restauracja Schlüsselmühle). Po zburzeniu wspomnianych budynków zatrudnieni do przenoszenia ziemi robotnicy (w tym także robotnicy przymusowi i jeńcy) rozpoczęli żmudny proces wyrównywania pagórkowatej, podmokłej okolicy<sup>9</sup>.

Następnie przystąpiono do budowy ogromnej hali mieszczącej lokomotywownię, warsztatów i budynków administracyjnych. Na krawędzi terasy wznoszącej się ponad 10 metrów nad placem budowy wzniesiono monumentalną, ośmiokondygnacyjną wieżę wodną, w której umieszczono dwa betonowe zbiorniki o pojemności 300 m<sup>3</sup> każdy. Pod zbiornikami, na czterech piętrach, mieściło się osiem obszernych, trzypokojowych mieszkań. Generalnym wykonawcą robót była firma Siemens. Prace zakończono w roku 1944 i wtedy też rozpoczęto wyłączanie z użytkowania starej parowozowni na dworcu Toruń Główny.

W czasie wojny, na terenie toruńskiego węzła kolejowego, miały miejsce dwa incydenty, mogące mieć bardzo poważne konsekwencje. W październiku 1939 roku na dworcu Toruń Północny, czterowagonowy pociąg jadący ze stacji Toruń Mokre do składów amunicyjnych, prowadzony przez parowóz Tkh 1 (maszynista Bronisław Głowski, pomocnik Alojzy Liegmann) zderzył się z jadącym od strony Barbarki pociągiem osobowym z Chełmna (maszynista Jan Guzek, pomocnik Józef Rynkiewicz). Przyczyną wypadku było podanie przez niemieckiego zawiadowcę sygnału „wolna droga” na semaforze wjazdowym stacji Toruń Północny, pomimo tego, że tor był zajęty przez manewrujący pociąg towarowy. W wypadku nikt nie zginął, jednak zniszczeniu uległy obie lokomotywy i kilka wagonów. Na szczęście nie doszło do eksplozji przewożonej amunicji, którą siła zderzenia rozrzuciła na kilkadziesiąt metrów od rozbitych składów. Kolejny wypadek wydarzył się w roku 1944 przy przejeździe kolejowym na przedpolu Fortu IV, na wysokości znajdującego się tam do dziś bloku przy Kociewskiej 26. Pociąg osobowy do Grudziądza zderzył się z jadącym w przeciwną stronę parowozem. Polski skład prowadził maszynista Kopajewski. Niemiecki maszynista prowadzący jadący luzem parowóz, zignorował wręczony mu rozkład jazdy i wjechał na zajęty tor, co było bezpośrednią przyczyną wypadku. Wśród toruńskich kolejarzy działał też dobrze zorganizowany, podzielony na specjalistyczne sekcje, ruch oporu. Jedne zajmowały się sabotowaniem pracy niemieckich kolei (zamienianie nalepek ekspedycyjnych, sypanie proszku ściernego do

<sup>9</sup> O ogromnie pracy włożonej w wyrównanie terenu i zasypaniu znajdujących się tam stawów może świadczyć fakt, iż do tego celu zbudowano dodatkową, pomocniczą parowozownię i ułożono na niwelowanym obszarze kolejkę wąskotorową służącą do przewożenia ziemi.

maźnic wagonów, wlewanie gliceryny do panwi parowozowych lub też luzowanie sprzęgów wagonów, powodujące ich zerwanie przy ruszaniu składu) inne zaś zbierały informacje wywiadowcze (rozpracowanie kryptonimów niemieckich transportów wojskowych, przekazywanie informacji o więźniach przewożonych do obozów zagłady). W ostatniej dekadzie stycznia 1945 roku Niemcy mając zamiar wysadzić w powietrze nowo zbudowaną lokomotywnię, przygotowali dwa wypełnione trotylem wagony do wprowadzenia na teren hali napraw. Polscy kolejarze podejrzewając zamiary okupanta oznaczyli wagony jako puste i przetoczyli na tor odstawczy znajdujący się w pobliżu podgórskiego browaru. Wieczorem 24 stycznia wagony eksplodowały, doszczętnie niszcząc browar, kino, pocztę i kilka budynków. W eksplozji zginęło co najmniej 31 Polaków. Ofiar wśród Niemców mogło być więcej, biorąc pod uwagę iż w browarze mieścił się szpital. Do dziś nie wiadomo co spowodowało tę eksplozję. Wycofujący się z Torunia Niemcy podpalili też budynki dworca głównego i nastawni, zniszczyli iglice rozjazdów w obrębie stacji, a wieczorem 30 stycznia wysadzili odbudowany w 1940 roku most kolejowy, detonując ładunki podłożone pod dolne pasy kratownic trzech przęseł nurtowych.

1 lutego 1945 roku do Torunia wkraczają wojska radzieckie, rozpoczynając kolejny rozdział historii toruńskiego węzła kolejowego. Historii ciekawej i różnorodnej, jednak wykraczającej poza ramy tego artykułu.

**Autor: Adam Kowalkowski**

**Bibliografia:**

1. Aleksandrowicz - Witold A., Wrażenia z odbioru od Niemców Twierdzy Toruń od 10 do 18 stycznia 1920r., [w:] Księga Pamiątkowa Bractwa Strzeleckiego w Toruniu, Toruń 1927.
2. Atlas Twierdzy Toruń, Fort Jakuba, zeszyt 3, Toruń 2007.
3. Atlas Twierdzy Toruń, Fort Kolejowy, zeszyt 2, Toruń 2006.
4. Giętkowski M., Karpus Z., Rezmer W., Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku. Dokumenty, Toruń 1998
5. Giętkowski M., Kolejka poligonowa - ekspozycja w Muzeum Artylerii, Toruń 2012
6. Historia Torunia, [red.] Biskup M., t.3 cz.1, Toruń 2003
7. Historia Torunia, [red.] Biskup M., t.3 cz.2, Toruń 2006
8. Kucharzewska J. Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871-1920, Warszawa 2001
9. Księga Pamiątkowa Dziesięciolecia Pomorza, [red.] Esden-Tępski K., Toruń 1930
10. Ligmann A., Szlaki pomorskich kolejarzy, Toruń 1978
11. Ligmann A., Więzień toruńskiego fortu VIII, Gdańsk 1983
12. Pokrzywnicki J., Wpływ kolei na fortyfikacje Torunia, [w:] Fortyfikacje w przestrzeni miasta, [red.] A. Wilkaniec, M. Wichrowski, Poznań 2006.
13. Pszczółkowski M. Toruńska architektura XX wieku, Toruń 2011

**Źródła internetowe:**

1. 150 lat Kolei Bydgosko-Toruńskiej, <http://www.woak.torun.pl/index.php?aid=13236978394ee606af999a8> (dostęp 2015-01-22)
2. Historia kolei w Toruniu, [http://www.przewozyregionalne.pl/img\\_in//Marta%20aktualnosci%202011/Historia\\_kolei\\_w\\_Toruniu.pdf](http://www.przewozyregionalne.pl/img_in//Marta%20aktualnosci%202011/Historia_kolei_w_Toruniu.pdf) (dostęp 2015-01-22)
3. Kolej nadbrzeżna w Toruniu, Forum dyskusyjne Warmińsko-Mazurskiego Towarzystwa Miłośników Kolei, <http://www.wmtmk.pl/forum/viewtopic.php?t=875&postdays=0&postorder=asc&start=0>, (dostęp 2015-01-22)
4. Pruska Kolej Wschodnia, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Pruska\\_Kolej\\_Wschodnia](http://pl.wikipedia.org/wiki/Pruska_Kolej_Wschodnia) (dostęp 2015-01-22)
5. Przegiętka M., Wycieczka szlakiem Toruń Mokre - Łysomice - 26.03.2006r., [http://corax6.turbo.pl/spkizt/wycieczki/mokre\\_lysomice.htm](http://corax6.turbo.pl/spkizt/wycieczki/mokre_lysomice.htm), (dostęp 2015-01-21)
6. Stacja kolejowa Toruń Północ, <http://otorunium.net/stacja-kolejowa-torun-polnoc/> (dostęp 2015-01-22)
7. Toruński poligon artyleryjski cz. 1, Stowarzyszenie Stawki, <http://www.stawki.org/node/89> (dostęp 2015-01-25)
8. Zapomniana linia Toruń-Czarnowo, Forum Stowarzyszenia Przyjaciół Kolei i Zabytków Techniki oraz Toruńskiej Makiety Modułowej, <http://www.spkizt.fora.pl/dzial-kolejowy,3/zapomniana-linia-torun-czarnowo,618.html> (dostęp 2015-01-22)