



## Historia toruńskiej kolei 1861-1945 cz. I

### Początki

Dalekosiężny transport szynowy, nazywany potocznie koleją, narodził się w 1825 roku, w Anglii. To właśnie tam George Stephenson uruchomił pierwszą, 16 kilometrową linię łączącą miejscowości Stockton i Darlington, po której lokomotywa ciągnęła 80 tonowy, towarowy skład z maksymalną prędkością ok 40 km/h.

W państwach Związku Niemieckiego prekursorem kolejnictwa był Friedrich List, wybitny ekonomista, który w swym dziele *Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grunlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystem* wydanym w 1833 roku udowodnił, iż kolej ze swoimi atutami w postaci szybkości i wydajności, może stanowić coś w rodzaju krwiobiegu nowoczesnego państwa. On też jako pierwszy użył pojęcia *Das deutsche Eisenbahnsystem*, tak popularnego w późniejszych latach. Pomimo bezsprzecznych atutów kolei, rząd dość niechętnie podchodził do nowego sposobu transportu (w przeciwieństwie do prywatnych inwestorów, którzy chętnie budowali lokalne koleje), toteż dopiero w roku 1842 Prusy zdecydowały się na budowę państwowych linii przecinających kraj.

Jedną z nich była przechodząca przez Toruń Pruska Kolej Wschodnia *Preußische Ostbahn*, łącząca Berlin z Królewcem. Jej początki sięgają roku 1842, gdy rozrysowano wstępne projekty. Cztery lata później rozpoczęto pierwsze prace w terenie. W 1851 roku Kolej Wschodnia dotarła do Bydgoszczy, rok później do Gdańska, a w 1853 do Królewca. Mimo tego, że kolej sięgała już do stolicy Prus Wschodnich, odcinek z Tczewa do Malborka pasażerowie pokonywali dyliżansem. Powodem takiego stanu rzeczy była trwająca do 1857 roku budowa mostów na Wiśle i Nogacie. Po oddaniu mostów podróż na całej trasie trwała 12 godzin i 17 minut.

Niedogodności związanych z jazdą dyliżansem doświadczali też mieszkańcy Torunia, chcący dojechać pociągiem do Berlina, Gdańska czy Królewca. Podróż do Bydgoszczy, skąd odjeżdżał pociąg była mozolna i męcząca. Pięćdziesięciokilometrową, w wielu miejscach piaszczystą trasę, pojazd ten pokonywał w 6 godzin i 15 minut.

### Kolej wkracza do Torunia

Te problemy skończyły się 24 października 1861 roku. W tym właśnie dniu do Torunia, od strony Bydgoszczy, wjechał pierwszy pociąg. Połączenie obu miast było możliwe dzięki porozumieniu z Rosją, umożliwiającemu budowę transgranicznej linii z Berlina do Warszawy przez: Bydgoszcz, Aleksandrów, Kutno i Łowicz. Czas przejazdu z Torunia do Bydgoszczy wynosił 55 minut, a pociąg zatrzymywał się na dwóch stacjach: Solcu Kujawskim i Czersku Polskim (dzisiejszej Bydgoszczy Łęgnowie). Przez pierwszy rok Toruń był stacją końcową, jednak już 5 grudnia 1862 roku uruchomiono połączenie z przygranicznym Aleksandrowem, a z niego oddaną dzień wcześniej nową linią do Warszawy.

Z racji tego, iż linia do stolicy Królestwa Kongresowego przebiegała wzdłuż lewego brzegu Wisły, toruński dworzec został umieszczony z dala od miasta – po drugiej stronie rzeki, na terenie wojskowym. Na jego lokalizację wybrano dziedziniec Przyczółka Mostowego, ówczesnego największego toruńskiego fortu. Pierwsze budynki dworcowe wzniesiono w konstrukcji szkieletowej, w typie uzdrowskim. Ich lekkość dodatkowo uwydatniały drewniane, bogate w detale, zdobienia obramień drzwi i okien oraz niewielka wysokość – parter z poddaszem. W takiej formie dworzec przetrwał 12 lat. W 1873 otwarto nową linię kolejową łączącą Poznań z Insterburgiem (Wystrucią, Czerniachowskiem) przez Gniezno, Inowrocław, Jabłonowo, Iławę, Ostródę i Olsztyn.



*W miejscu torów pomiędzy peronami III i IV stały pierwsze budynki dworcowe.*

Zwiększenie ilości obsługiwanych pociągów wymogło na władzach kolejowych znaczną rozbudowę stacji, która z przelotowej stała się znaczącym węzłem kolejowym. Kolejne zadania postawione toruńskiej stacji zaowocowały budową nowych, tym razem już piętrowych, murowanych gmachów stacyjnych. Umieszczono



*Najstarszy zachowany budynek dworcowy, ul. Dybowska 15.*

je około 200 metrów na zachód od istniejących wciąż budynków szkieletowych<sup>1</sup>. Skoro stary dworzec znajdował się w innym miejscu, warto pokusić się o jego lokalizację. Po nałożeniu na ortofotomapę<sup>2</sup> dokładnego planu z naniesionymi budynkami pierwszego dworca, można stwierdzić, że znajdował się on pomiędzy peronami III i IV (dziś przebiegają tam tory 5 i 7), w miejscu przejścia dla niepełnosprawnych i stojącej nieopodal kolumny żurawia wodnego. Po oddaniu nowych budynków, stare przeniesiono w inne miejsce, na którym pozostałości dwóch z nich znajdują się do dzisiaj<sup>3</sup>. Nowy dworzec nazwano Thorn Hauptbahnhof – Toruń Główny.

### Przeprawa i port

Największą przeszkodą dla inżynierów projektujących linię kolejową do Insterburga była płynąca przez Toruń Wisła. Wstępnie rozważano trzy koncepcje lokalizacji nowego mostu. Jedna z nich, opracowana już w 1854 roku zakładała przeprowadzenie mostu kolejowego tak, by linia kolejowa przechodziła przez obszar międzymurza rozdzielającego Stare i Nowe Miasto, następnie zaś biegła dalej na północ. Według innej koncepcji, przeprawę umiejscowiono na zachód od Starówki, w okolicy Zamku Dybowskiego<sup>4</sup>. Po przekroczeniu Wisły linia kolejowa skręcałaby w prawo i omijając miasto od północy (w okolicach osiedli: Młodych, Bartosza Głowackiego i Chrobrego) łączyłaby się, w pobliżu ulicy Kościuszki, z linią do Insterburga. Trzecią koncepcją –

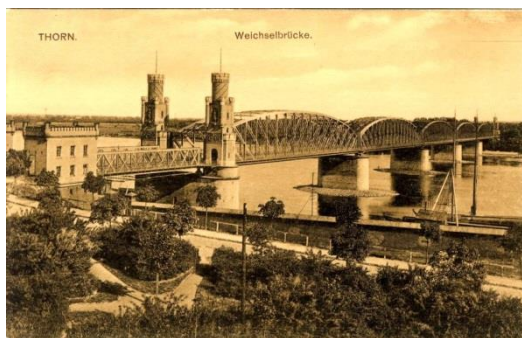
<sup>1</sup> Podając odległość wzięto pod uwagę geometryczny środek zespołu budynków dawnych i nowo zbudowanych. Odległość od wschodniej ściany obecnej poczekalni a skrajnym, zachodnim budynkiem starego dworca to około 20 metrów.

<sup>2</sup> Ortofotomapa - mapa, której treść przedstawiona jest obrazem aerofotograficznym (zwykle zdjęcia lotnicze lub satelitarne powierzchni ziemskiej) przetworzonym metodą różniczkową oraz przedstawiona w nawiązaniu do układu współrzędnych przyjętego odwzorowania kartograficznego. Inaczej zespół przetworzonych zdjęć lotniczych, dopasowanych do jednolitej skali i wpasowanych na punkty osnowy geodezyjnej (fotogrametrycznej).

<sup>3</sup> Nadbudowany o jedno piętro dawny budynek administracyjny pełniący dziś funkcje mieszkalne znajduje się przy ul. Dybowskiej 11, zaś zachowany w oryginalnym kształcie budynek obsługi dawnego dworca stoi przy Dybowskiej 15.

<sup>4</sup> Mniej więcej w miejscu, gdzie w 1992 r. ustawiono most zastępczy na czas remontu drogowej przeprawy im. J. Piłsudskiego

zrealizowaną – była budowa mostu pomiędzy wschodnim krańcem miasta a istniejącym od 1833 roku relictowym Fortem Jakuba. Wymagało to oczywiście pozwolenia władz wojskowych (Urzędu Królewskiej Fortyfikacji i Urzędu Fortyfikacyjnego). Jednakże duża niezależność władz kolejowych i korzyści dla wojska, jakie niewątpliwie dawała nowa linia, chociażby w transporcie żołnierzy i sprzętu, przesądziły sprawę na korzyść umiejscowienia nowej przeprawy właśnie w tym miejscu. Budowa mostu przez Wisłę była nie lada zadaniem dla projektantów. Problem polegał nie tylko na szerokości samej rzeki, która w tym miejscu wynosiła około 430 metrów, ale także z tym, że przeprawa musiała przebiegać również nad terenem zalewowym, którego szerokość to kolejne 420 metrów. Po zsumowaniu tych odcinków okaże się, że wylot mostu znajdowałby się o niecałe 100 metrów od... biegnącej prostopadle do niego linii z Aleksandrowa, którą to pociągi wjeżdżały na dworzec główny. Żaden pociąg nie jest w stanie skrócić o 90° na tak krótkim odcinku, toteż należało zbudować most, którego część (biegnąca nad Kępą Bazarową) skręca w kierunku znajdującej się niedaleko stacji. Promień tego łuku wyliczono na 377 metrów, a taki zakręt bez problemu pokona już każdy pociąg. Jakby tego było mało, prawy brzeg Wisły położony jest wyżej niż lewy, więc most musi biec pod górkę. Przy całkowitej długości wynoszącej 972 metry, prawy przyczółek znajduje się o 6,5 m wyżej od lewego<sup>5</sup>. Mimo wielu trudności (choćby wielkiej powodzi w marcu 1871, która całkowicie zalała plac budowy), most wzniesiono w niecałe trzy lata. Uroczyste oddanie nowej, kolejowo-drogowej, przeprawy miało miejsce 14 sierpnia 1873 roku i zakończyło się uroczystym obiadem w Hotelu de Sanssouci<sup>6</sup>. Już dzień później po moście zaczęły jeździć rozkładowe pociągi. Most składał się z 17 przęseł (w tym pięciu nurtowych – umieszczonych nad lustrem wody) ustawionych na 18 filarach.



Pomimo tego, iż przeprawa już działała, prace wykończeniowe trwały do 1877 roku. Zbudowano wtedy na obu filarach brzegowych po dwie wieże mające 20 metrów wysokości (licząc od poziomu torowiska), a przyczółki mostu zabezpieczono czterema



Poterna w filarze południowego przyczółka łącząca obie wieże.

dwukondygnacyjnymi budynkami (blokhauzami), pełniącymi funkcję administracyjno-obronne. Na każdej z wież, w specjalnej wnęce, umieszczono

mający 2,8 metra wysokości posąg, pod nim zaś płaskorzeźbę o wymiarach 4,14x2,2 m. Na wieżach, od strony miasta, stały wyobrażenia założycieli Torunia:

wielkiego mistrza Hermana von Salzy i mistrza krajowego Hermana Balka, a

płaskorzeźby przedstawiały: założenie Torunia i walki Krzyżaków z Prusami. Wieże na lewym brzegu

przyozdobiono posągami króla Fryderyka Wielkiego i cesarza Wilhelma. Na płaskorzeźbach ukazano:

wkroczenie do Torunia wojsk pruskich w 1793 r. oraz przedstawianie Wielkich Prus poprzez alegorie przymiotów cesarstwa – nauki i przemysłu – pod postaciami nauczycielki, lokomotywy i telegrafu. Każda para wież była połączona poterną biegnącą we wnętrzu filara. Budowa mostu pochłonęła ogromną jak na tamte czasy sumę ponad 5,3 mln. marek<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Niektóre źródła podają długość mostu wynoszącą 996,78 m. Nie jest to wartość prawidłowa.

<sup>6</sup> Gazeta Toruńska 1873, nr 186, 14 VIII

<sup>7</sup> Dla porównania koszt budowy Dworu Artusa wyniósł 640 tyś. marek., wodociągowej stacji pomp na Bielanych wraz z rurociągiem - 1,2 mln., zaś najdroższego z toruńskich fortów (pancernego Fortu I), razem z wykupionym pod niego gruntem - 3,7 mln. marek.

Pięć lat po oddaniu mostu, przy jego przyczółku od strony miasta, otwarto niewielką stację z drewnianym budynkiem dworcowym, zastąpionym w 1888 roku ceglany, neogotyckim dworcem, przebudowanym do dzisiejszej formy w roku 1938<sup>8</sup>. Pozostałości pierwszego budynku stacji Toruń Miasto, sprzedanego w drodze przetargu gminie staroluterańskiej, możemy oglądać do dziś – z jej elementów zbudowano dom modlitwy, obecnie cerkiew św. Mikołaja, na Mokrem. W roku 1888, z nowego dworca w kierunku nabrzeża poprowadzono bocznice obsługującą znajdujący się tam port Wiślany. Z uwagi na zmieniający się poziom wody w rzece, a co za tym idzie wysokość, na której cumowały statki, tory znajdujące się wzdłuż cumowiska poprowadzono równolegle na dwóch poziomach. Uniezależniło to przewóz przeładowywanych towarów od kaprysów Wisły. Wzdłuż torów górnego tarasu ustawiono dwa długie, drewniane magazyny, które na wiele lat wpisały się w panoramę miasta. Toruńską kolej nadbrzeżną – tak nazwano portowe odgałęzienie – zlikwidowano pod koniec lat 60. XX w.

### Mokre, grzyb i amunicja



*Przejście przez tory przy ulicy Olbrachta. To tu stał pierwszy dworzec na Mokrem.*

Zanim oddano do użytku most łączący obie części kolei Poznańsko-Wystruckiej, pociągi jadące od strony Jabłonowa Pomorskiego (odcinek Toruń – Jabłonowo oddano już w listopadzie 1871 roku) zatrzymywały się na końcowym przystanku ulokowanym w okolicach ulicy Olbrachta<sup>9</sup>. Po połączeniu linii z odcinkiem do Inowrocławia, dworzec rozebrano. Wieś Mokre na swój własny dworzec musiała czekać do 1882 roku, czyli do otwarcia linii kolejowej biegnącej przez Chełmżę i Grudziądz do Malborka (Kolej Miast Nadwiślańskich).

Odgałęziła się ona od linii do Instreburga w okolicy dawnej stacji przy Olbrachta. Nowy dworzec znajdował się, jakże by inaczej, przy

Bahnhofstrasse (dzisiejsza Dworcowa), zaś linia kolejowa biegła prostym jak drut odcinkiem, aż do szosy na Grudziądz, przecinając po drodze wydmy Dębowej Góry i ulicę Polną<sup>10</sup>. Dzisiaj pozostałością po dworcu jest niewielki, otynkowany budynek przy Zaułku Dworcowym 10 (to właśnie obok niego stał pierwszy, drewniany dworzec) i dwa ceglane magazyny, z których większy ma charakterystyczny, półokrągły dach. Pierwszy mokrzeński dworzec przestał pełnić swoje funkcje dość szybko, bo w roku 1909, gdy oddano do użytku



*Polna 33, dawna strażnica przejazdowa pierwszej linii do Grudziądza*

działającą do dzisiaj stacją Toruń Wschodni (ówcześniej Thorn Mocker). Stary dworzec stał się lokalną stacją towarową, obsługującą pobliski młyn i zakłady przemysłowe.

**Opracował: Adam Kowalkowski**

(Dokończenie w biuletynie nr 57b/2015)

**wmaz**

<sup>8</sup> Przebudowa dworca Toruń Miasto była bezpośrednio związana z wizytą, 20 czerwca 1938, roku naczelnego wodza armii polskiej, marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza

<sup>9</sup> Niewielki, zapewne drewniany, dworzec zlokalizowany był w miejscu gdzie dziś linia kolejową do Ławy przecina ulicę Olbrachta. Został on oznaczony na mapie „Plan der Festung Thorn und Umgebung” z 21 kwietnia 1877 roku.

<sup>10</sup> Obecnie jedyną pozostałością po pierwszej linii do Grudziądza jest czerwony domek, dawna strażnica przejazdowa, przy Polnej 33.