



BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA

KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



R. VI:2008

Nr 37 (190)

Data odczytu: 3.12.2008

Data wydania: 3.12.2008

750. spotkanie

inż. Henryk Turski

Powstanie i rozwój węzła PKP w Grudziądzu

W roku 1852 oddano do eksploatacji linię kolejową normalnotorową (o prześwicie 1435 mm) z Bydgoszczy do Gdańska, następną w roku 1871 z Torunia przez Jabłonowo do Iławy. Grudziądz znajdował się między dwiema liniami kolejowymi, lecz bez połączenia z nimi. Linie kolejowe przebiegały od Grudziądza w odległości 22 km od zachodu i około 34 km od wschodu.

Dopiero w roku 1878 ułożono pierwszy odcinek linii kolejowej z Grudziądza do Jabłonowa. Następny odcinek linii kolejowej do Laskowic, zbudowano w 1879, po wybudowaniu mostu stalowego przez Wisłę. Trzeci odcinek linii kolejowej z Torunia przez Chełmżę i Kornatowo do Grudziądza, oddano w roku 1882. Ostatni czwarty odcinek drogi kolejowej oddano do eksploatacji w roku 1883. Był to odcinek z Grudziądza przez Gardeję i Kwidzyn do Malborka.

Jak z tego wynika, węzeł kolejowy grudziądzki powstał w ciągu pięciu lat.

Dzięki rozwojowi komunikacji kolejowej już w roku 1895 w Grudziądzu zwiększyła się liczba mieszkańców do około 24.200. Na skutek zwiększenia się szybkości wymiany towarów i ruchu pasażerów, nastąpił też szybki rozwój gospodarczy miasta, wzrosło zatrudnienie, spadło bezrobocie. Równolegle budowano i rozbudowywano urządzenia kolejowe jak gmach dworca pasażerskiego (1903) i towarowego. Zbudowano ekspedycję, parowozownię, nastawnie dysponującą i wykonawczą, urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów.

Pierwsze parowozy ze stacji Grudziądz prowadziły pociągi mieszane (towarowo – osobowe). Parowozy te, to mogły być typu „Smok” oraz najbardziej popularne Tkh1, Tkh101. Ten ostatni parowóz był najliczniejszy, co wynika z inwentarza parowozowni w Grudziądzu. Największe zapotrzebowanie na parowozy przypadało na okres od 1884 do 1906 r. W tych latach wybudowano i oddano do użytku dwie hale wachlarzowe z obrotnicami na terenie Tuszewa. Jedna z tych hal na 18 stanowisk zachowała się do dziś, przy ul. Waryńskiego. Została odbudowana po zniszczeniach wojennych i zmodernizowana dla potrzeb trakcji spalinowej. Druga hala tej samej konstrukcji, na 12 stanowisk, po zniszczeniach wojennych, została rozebrana.

Przed drugą wojną światową parowozownia grudziądzka posiadała jednostki elektryczno-akumulatorowe, składały się one z dwóch wagonów krótko sprzęgniętych, na podwoziu 6 osiowym, dwie osie napędowe o mocy po 70 KM, szybkość konstrukcyjna - 60 km/h. Pojemność 120 pasażerów, wydajność trakcyjna 180 km bez ładowania akumulatorów.

W czasie oblężenia Grudziądza w lutym i marcu 1945 r. zabudowania i infrastruktura parowozowni zostały zniszczone, skutkiem czego w marcu 1945 r. powstaje jedynie Stacja Trakcyjna. Zostało też zaledwie kilka parowozów nadających się do eksploatacji.

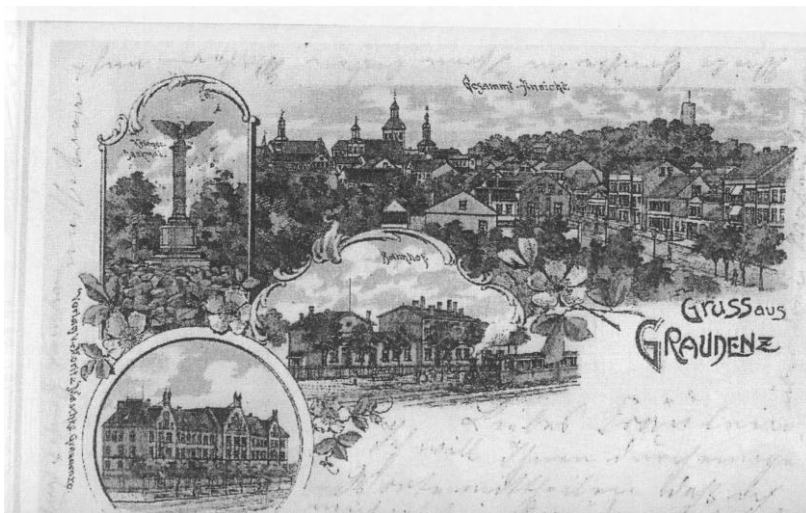
Z gruzów hal wydobyto dalsze parowozy i po ich uruchomieniu a także wyremontowaniu warsztatów mechanicznych i urządzeń do obrządzania parowozów reaktywowano Parowozownię Gł. III kl.

W roku 1947 parowozownia otrzymała w ramach pomocy UNRRA 12 parowozów o konstrukcji uproszczonej. Nadano im symbol serii Tr203. Pochodziły z demobilu armii amerykańskiej.

Od roku 1953 stopniowo rozpoczęto eksploatację pierwszych wagonów silnikowych spalinowych serii SN52 o mocy silnika 320 KM, pochodzenia węgierskiej wytwórni „GANZ” Budapeszt. Przejęły one częściowo obsługę lokalnych pociągów osobowych i towarowych.

Na przełomie lat sześćdziesiątych następuje intensywny wzrost przewozów osobowych i towarowych obsługiwanych przez trakcję spalinową, maleje udział parowozów.

Parowozownia grudziądzka zakończyła eksploatację parowozów w roku 1972, i wówczas nastąpiła zmiana nazwy z parowozowni na lokomotywnię. Parowozy zostały zastąpione przez lokomotywy z silnikami wysokoprężnymi.



(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.