

1876 r. także linia gdańska. Spowodowało to rozbudowę "gdańskiej" strony stacji o drugi peron. Od 1896 r. zatrzymywał się tu (od 1899 r. - codziennie) luksusowy "Nord Expres" relacji Paryż--Bruksela- Berlin -St. Petersburg.

Popatrzmy w drugą stronę. Widzimy przepiękną **parowozownię wachlarzową**. Doprowadzenie drugiej magistrali Kolei Wschodniej w II połowie XIX wieku spowodowało dalszą rozbudowę infrastruktury technicznej. W 1880 r. dla potrzeb ruchu towarowego utworzono łącznicę między linią bydgoską i gdańską. W 1890 r. wybudowano przy niej parowozownię wachlarzową z obrotnicą znajdującą się na zewnątrz hali. Powstała w typie "Potsdam" - do każdej z 12 bram dochodziły z obrotnicy po dwa tory, co pozwoliło na umieszczenie 24 stanowisk na mniejszej powierzchni.

Skracamy w ulicę Łąkową i ulicą Za Dworcem dochodzimy do **gazowni kolejowej** 8. Stacja posiadała własną gazownię zlokalizowaną na północ od dworca. Została ona uruchomiona w 1857 r. i mogła wytwarzać ponad 75 000 m<sup>3</sup> gazu rocznie. Pozwalało to na zasilanie 460 palników wykorzystywanych do oświetlenia pomieszczeń dworca, a także mostów, zwrotnic oraz terenu stacji. Produkowany gaz umożliwiał także zaopatrywanie dalszych 800 palników w powstałym dla potrzeb kolei Królewskim Zakładzie Budowy Maszyn. Budynki po dawnej gazowni zachowały się do dnia dzisiejszego. Wracamy na ul. Łąkową i kierujemy się w stronę nowego dworca kolejowego oddanego do użytku w 1949 roku i kolejowej wieży ciśnień 9. Są to powojenne budowle zbudowane na terenie dawnej stacji towarowej, a w pobliżu nieistniejącej **Królewskiej Fabryki Maszyn**.



Jeszcze przed doprowadzeniem linii kolejowej do Tczewa, w 1847 r. na północny zachód od miasta, przy drodze prowadzącej do Gdańska założona została Królewska Fabryka Maszyn. Posiadała odlewnię żeliwa i warsztaty mechaniczne, które miały wytwarzać prefabrykowane elementy konstrukcji stalowej przyszłego mostu przez Wisłę. W 1856 r. zakład zatrudniał ponad 400 pracowników, posiadał trzy piece - żeliwiaki i produkował ponad 200 ton odlewów. Po zakończeniu budowy mostu, fabryka dalej pracowała dla potrzeb Kolei Wschodniej oraz innych przedsięwzięć, jak budowa Kanału Elbląsko-Ostródzkiego, dla którego wykonano w 1860 r. maszyny napędzające pochylnie. W 1862 r. fabryka była wystawcą na Międzynarodowej Wystawie Przemysłu i Sztuki w Londynie, gdzie prezentowała modele przęsła mostu przez Wisłę oraz pochylni Kanału. Królewska Fabryka Maszyn funkcjonowała do lat 80-tych XIX w., kiedy przeszła w ręce prywatne, dając początek fabryce maszyn rolniczych **Willego Muscatiego**. Na początku XX w. na terenie po Królewskiej Fabryce Maszyn powstały magazyny kolejowe dla potrzeb nowo powstałej stacji rozrządowej. Ostatnią pozostałością po fabryce jest budynek na rogu ulic Pomorskiej i Gdańskiej (Gdańska 40A), będący najstarszą budowlą Nowego Miasta.

W tym miejscu kończymy wycieczkę śladami tczewskiej kolei. Nie bez przyczyny nasze miasto było nazywane **Miastem Kolejarzy**, choć niektórzy twierdzą, że powinno być Stolicą.

mirza3



# Szlaki Spacerowe Dawnego Tczewa



Dofinansowano w ramach Programu "Działaj Lokalnie VII" Polsko - Amerykańskiej Fundacji Wolności realizowanego przez Akademię Rozwoju Filantropii w Polsce oraz Fundację Pokolenia ze środków Gminy Miejskiej Tczew i Banku Spółdzielczego w Tczewie.





Wycieczkę szlakiem historii tczewskiej kolei rozpoczniemy na **wiadukcie przy ul. Wojska Polskiego 1**. Znajdujemy się nad sztucznym wykopem przecinającym naturalną wysoczyznę, którym poprowadzona została do Tczewa z Bydgoszczy pierwsza linia kolejowa. Była ona etapem Pruskiej Kolei Wschodniej łączącej cały obszar ówczesnych Prus, od Berlina do Królewca. 19 VII 1852 roku tą drogą wjechał do Tczewa pierwszy pociąg ciągnięty przez parowóz "Drache" (Smok). Oficjalne otwarcie linii z Bydgoszczy do Tczewa, wraz z jej odgałęzieniem do Gdańska, odbyło się 6 VIII 1852 roku. Wziął w nim udział król Prus Fryderyk Wilhelm IV. Aż do roku 1911 linia pozostawała jednotorowa jednak szerokość wykopu i podtorzy przewidziana była na dwa tory.

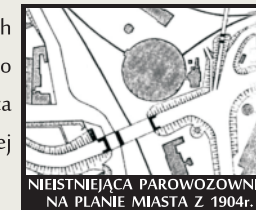
Przejdźmy ulicą Kopernika i zatrzymajmy się **przy ul. Lecha 2**. Rozpościera się stąd widok na pierwsze obiekty stacji towarowej. Powstały one pod koniec lat 50-tych XIX wieku w rozległym, naturalnym parowie po zachodniej stronie toru bydgoskiego. W latach 70-tych XIX w. zbudowano hale warsztatów naprawy taboru kolejowego pełniące funkcję pomocniczą dla głównych warsztatów w Bydgoszczy. Około 1875 roku powstała przy nich parowozownia "okrągłak". Posiadała ona 16 stanowisk rozmieszczonych promieniście wokół centralnej obrotnicy; 13 z nich mogło być wykorzystywanych jako robocze, trzy pozostałe służyły do zapewnienia swobodnego wjazdu i wyjazdu z hali. Wszystkie stanowiska wyposażone były w kanały i mogły obsługiwać pojazdy (lokomotywy, wagony) o odległości między skrajnymi osiami do 11 m. Nad stanowiskami rozpościerał się kopu-lasty dach wykonany jako dźwigar powłokowy typu Schwedlera o średnicy 31 m, wznoszący się na wysokość 16 metrów i wsparty na 16 żeliwnych kolumnach. Na szczycie dachu znajduje się okrągła latarnia o średnicy 6.5 m oraz wysokości 2 m spełniająca funkcje wentylacyjne. Na zewnątrz kopuły znajduje się pierścieniowa nawa - szerokości prawie 10 m - wykonana z łukowych dźwigarów. Jej wysokość wynosi od 6 m przy zewnętrznej murawie ścianie, do 8 m przy kopule. Naprzeciwko każdego z 12 roboczych stanowisk, w ścianie znajdowały się dwa prostokątne okna. Tczewski okrągłak jest jednym z sześciu zachowanych obiektów tego typu.

Pójdźmy dalej ul. Słowackiego, zatrzymajmy się **na rogu ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego 3**. Znajdujemy się na dawnym Przedmieściu Dworcowym. Wraz z rozwojem kolei zmieniało się miasto, a zwłaszcza jego przedmieścia. Najwcześniej i najszybciej utraciło swój pierwotny, rolniczy charakter przedmieście północne zwane wcześniej Młyńskim. Obecna ulica Kard. Stefana Wyszyńskiego, została przedłużona do nowo wytyczonej szosy gdańskiej. Już w roku 1855, jako pierwsza ulica poza traktem pocztowym, uzyskała utwardzoną nawierzchnię z gładzonego kamienia. Od roku 1858 aż do 1945 roku nosiła nazwę Dworcowej i łączyła miasto ze stacją kolejową.



PRZEDMIEŚCIE DWORCOWE

stworzył konieczność budowy większego obiektu, który powstał jeszcze w latach 60-tych XIX w. po zachodniej stronie dworca, przy drodze do miasta obecnie ul. 1go Maja. Była to parowozownia typu okrągłego, posiadająca 16 stanowisk, istniejąca do 1945 r., a zniszczona w wyniku radzieckich nalotów. Obecnie pozostał po niej jedynie budynek mieszkalno-magazynowy.



NIESTNIEJĄCA PAROWOZOWNIA NA PLANIE MIASTA Z 1904r.

Skręcamy w prawo i zmierzamy w stronę **starego dworca**. Zatrzymujemy się na chwilę przy ogrodzeniu, którego słupki **6** zostały zrobione ze 150-letnich szyn. Na niektórych z nich możemy odczytać daty i sygnatury hut, które je wykonały.

Pierwsza stacja kolejowa w Tczewie powstała w miejscu, gdzie pierwotnie znajdowało się historyczne wzgórze Samayte, otoczone zakolem zbudowanego w poł. XIV w. kanału Młyńskiego. Wzgórze zostało zniwelowane, droga od strony miasta podniesiona, natomiast Kanał Młyński skierowano obecnym korytem wprost do Wisły. Stacja rozlokowana została pomiędzy dwiema liniami kolejowymi - bydgoską oraz gdańską



BUDYNEK STAREGO DWORCA

Utrzymany w stylu neogotyckim budynek dworca został wzniesiony w latach 1856-1857 wg projektu autora architektonicznych elementów mostu, **Friedricha Augusta Stülera** i oddany do użytku razem z mostem na Wiśle. Podobnie jak bramy i wieże mostu, zbudowany był z żółtej klinkierowej cegły pochodzącej z cegielni w Knybawie. Dworzec położony był w pobliżu Wisły, na osi mostu, u styku obydwu linii kolejowych. Prowadziła do niego obsadzona drzewami aleja będąca przedłużeniem nowej drogi z Tczewa do Gdańska.

W przedniej części budynku znajdowały się pomieszczenia poczty i spedycji oraz kasy biletowe, a poprzeczny korytarz zapewniał komunikację między peronami. Tylną część budynku zajmowały jasne i obszerne poczekalnie dla podróżnych oraz zaplecze restauracyjne. Za poczekalnią wspólną, zwaną także poczekalnią III klasy, znajdowała się, oddzielona od niej szklaną ścianą, poczekalnia I i II klasy z salonem dla dam oraz salonem królewskim, wyposażona w oddzielne wyjścia na perony. Z sali poczekalni, zakończonej półokrągłą przeszkloną ścianą, rozpościerał się panoramiczny widok na most i Wisłę. Dworzec tczewski, jeden z największych i najpiękniejszych na Pomorzu istniał do końca II wojny światowej. Po pożarze w marcu 1945 r. nie został odbudowany, a jego ruiny rozebrano ostatecznie w połowie lat 50-tych.

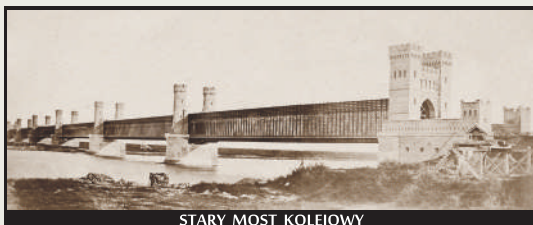
Cofamy się i przechodzimy na niewielki wiadukt zbudowany pod koniec XIX wieku **7**. Patrząc w stronę Wisły widzimy **dawny peron gdański**. Północny peron stacji zwany gdańskim przeznaczony był początkowo do obsługi linii Tczew - Gdańsk o drugorzędym znaczeniu. Od 1873 r., w wyniku rozbudowy Kolei Wschodniej o nową magistralę poprowadzoną przez Piłę, Chojnice i Starogard, peron gdański zaczął obsługiwać główny szlak Berlin - Królewiec. Od 1876 r. była to już linia dwutorowa. Wcześniej, bo w roku 1873 drugi tor otrzymał odcinek do Malborka, a od



PERON GDAŃSKI



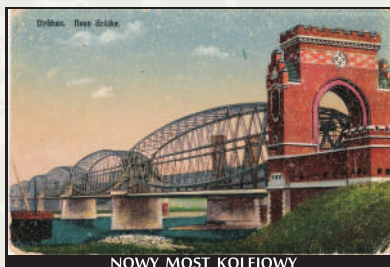
oraz budowa portalu zachodniego i wież na trzech pierwszych filarach. Oddanie mostu do eksploatacji nastąpiło 12 X 1857 roku, wraz z uruchomieniem ostatniego odcinka linii Berlin - Królewiec łączącego Tczew z Malborkiem. Budowę portalu wschodniego i ostatnich wież ukończono w 1858 roku. Do dnia dzisiejszego zachowały się III, IV i V przęsło oryginalnego mostu oraz dwie pary wież na filarach trzecim i czwartym. Trzy najstarsze przęsła mostu w roku 2000 zostały wpisane do rejestru zabytków, a w roku 2004 Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa ASCE wpisało je na listę Międzynarodowych Zabytków Inżynierii Budowlanej.



STARY MOST KOLEJOWY

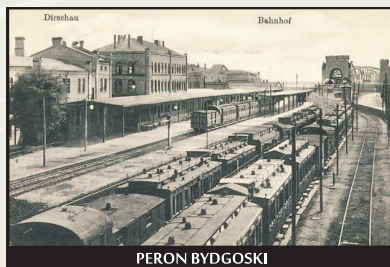
Wzrost natężenia ruchu kolejowego w wyniku budowy w roku 1873 nowej linii Berlin-Królewiec przez Piłę oraz wzrost ciężaru pociągów sprawiły, że konieczna stała się budowa dwutorowego mostu o większej nośności. Powstał on w latach 1888-1891 pod kierunkiem **Georga Christopa Mehrtensa**, na podstawie projektu konstrukcyjnego **Johanna Wilhelma Schwedlera** oraz architektonicznego **Johanna Eduarda Jacobstahla**. Nowy most stanął 40 m na północ od starego mostu i składał się z 6 przęseł o charakterystycznym soczewkowatym kształcie dźwigarów oraz rozpiętości identycznej jak w starym moście. Otwarcie mostu nastąpiło 28 X 1891 r.

Po regulacji ujścia Wisły w 1895 r. oraz Nogatu w roku 1900, wał przeciwpowodziowy od strony Lisewa został przesunięty o ponad 200 m, w związku z czym mosty zostały w latach 1910-1912 przedłużone trzema przęsłami o długości 82 m, zachowanymi do chwili obecnej. Most kolejowy został dwukrotnie zniszczony podczas II Wojny Światowej, a jego obecna konstrukcja o przęsłach parabolicznych pochodzi z lat 1957-1971.



NOWY MOST KOLEJOWY

Spójrzmy nieco bliżej na **peron bydgoski**. Peron południowy zwany bydgoskim początkowo obsługiwał główną linię Kolei Wschodniej biegnącą z Berlina przez Bydgoszcz i Tczew do Królewca. Po wybudowaniu w 1873 r. nowej linii Berlin-Królewiec przez Piłę i Chojnice, jej obsługę przejął peron północny zwany gdańskim, a peron bydgoski zaczął przyjmować coraz liczniejsze połączenia z kierunku Bydgoszczy do Gdańska i Sopotu. Ruch pociągów na kierunku Bydgoszcz - Królewiec odbywał się bezpośrednio natomiast pociągi kursujące na kierunku Bydgoszcz - Gdańsk wjeżdżały na most, aby zmienić kierunek jazdy. Przy peronie bydgoskim około 1865 r. powstał budynek poczty dworcowej, przed którym około 1880 r. stanął, podwyższony i przedłużony w 1909 r., budynek poczekalni IV klasy. Przed nim około 1900 r. zbudowano noclegownię dla załóg pociągów. Obiekty te, wciąż istniejące sprawiają, że dawny peron bydgoski jest najlepiej zachowanym fragmentem starej stacji kolejowej.



PERON BYDGOSKI

Spójrzmy teraz na drugą stronę i **budynek przy ul. 1go Maja 3**. Pierwsza niewielka parowozownia typu przelotowego mieszcząca dwa tory powstała wraz z dworcem za peronem północnym. Narastający ruch kolejowy

Przejdźmy do **ulicy 1-go Maja 4**. U zbiegu obecnych ulic Obrońców Westerplatte i Kardynała S. Wyszyńskiego znajdował się rozległy drewniany budynek mieszczący biura kierownictwa budowy kolejowo-drogowego mostu przez Wisłę. W miejscu tym w roku 1870 wzniesiony został Hotel Dworcowy, który zachował się do dnia dzisiejszego.



HOTEL DWORCOWY

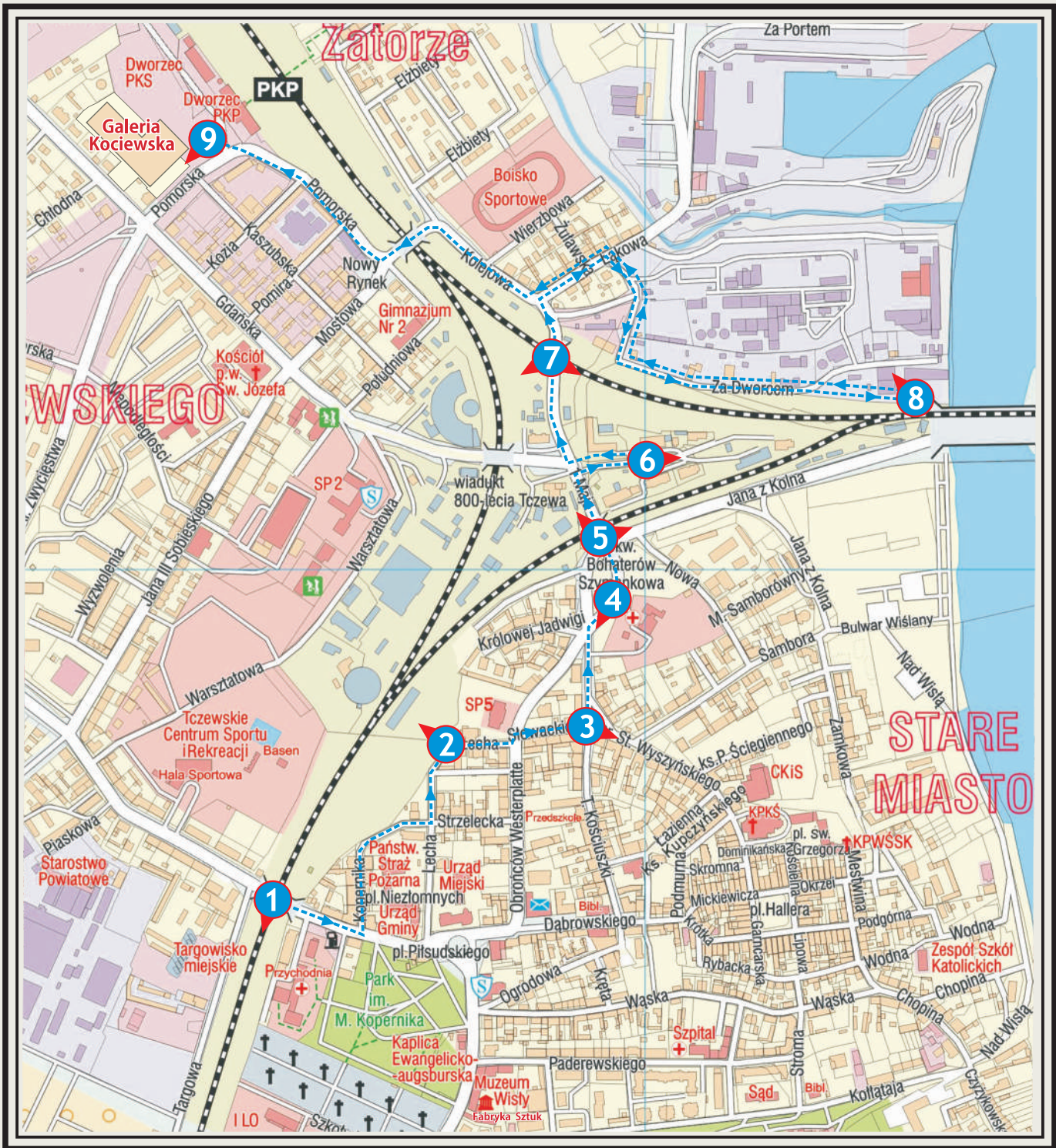
Na **wiadukcie przy ul. 1-go Maja 5** mamy okazję podziwiać oba **mosty przez Wisłę**. Decydujące znaczenie dla przebiegu trasy Kolei Wschodniej miała lokalizacja przeprawy mostowej przez największą przeszkodę wodną - Wisłę. Znaczne oddalenie od ówczesnej granicy prusko-rosyjskiej oraz korzystne warunki terenowe sprawiły, że w 1845 roku podjęto decyzję o budowie dwóch mostów: na Wiśle w Tczewie oraz na Nogacie w Malborku. W wyniku prowadzonych od 1846 do 1849 roku prac hydrotechnicznych, Nogat został odcięty jazem, a pogłębione i uregulowane koryto Wisły Gdańskiej zyskało swój obecny charakter głównego nurtu rzeki. Projektantem mostów na Wiśle i Nogacie był **Carl Lentze**, który od 1850 roku kierował ich budową.

Początkowo rozważana była koncepcja mostu wiszącego, lecz ze względu na większą nośność oraz niższy koszt wykonania wybrano stalową konstrukcję kratownicową. To nowatorskie rozwiązanie było pierwszą tego typu konstrukcją na kontynencie europejskim i drugą w Europie, po wybudowanym w 1845 roku nad Kanałem Królewskim w Irlandii moście o rozpiętości 43 m. Most przez Wisłę w Tczewie miał, wraz z przyczółkami, łączną długość 837 m i składał się z 6 przęseł o rozpiętości ponad 130 m oraz wysokości 12 m.

Konstrukтором kratownicowych przęseł był szwajcarski inżynier **Rudolf Eduard Schinz**, który wykorzystując najnowsze wówczas teorie wytrzymałości materiałów, wykonał pionierskie obliczenia naprężeń i ugięć konstrukcji od obciążenia jej ciężarem własnym oraz obciążeniem użytkowym. Schinz zmarł nagle 8 października 1855 roku, w trakcie prób obciążeniowych przęseł, na kilka dni przed praktycznym potwierdzeniem prawidłowości swoich obliczeń. Został pochowany w Tczewie na ówczesnym cmentarzu ewangelickim.

Projektantem utrzymanych w stylu neogotyckim architektonicznych elementów mostu był **Friedrich August Stüler**. Na każdym z pięciu filarów wzniesiono dwie cylindryczne wieże o wysokości 24 m, spełniającymi również funkcje konstrukcyjne jako dodatkowe usztywnienie przęseł w kierunku podłużnym. Na przyczółkach znajdowały się, spełniające funkcje obronne, ozdobne portale wjazdowe z wieżami tej samej wysokości i kolumnatami w części podziemnej, poprzedzone murami ze strzelnicami (mur Carnota) oraz budynkami wartowni. Budowa mostu rozpoczęła się w 1850 roku od robót betonowych na przyczółkach mostu. W roku 1851 rozpoczęto wznoszenie filarów mostowych. Uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego nastąpiło 27 VII 1851 roku z udziałem króla Fryderyka Wilhelma IV. W latach 1854 -1857 trwały prace montażowe konstrukcji stalowej





Plan miasta ze zbiorów Urzędu Miejskiego w Tczewie

# LEGENDA



1



2



2



3



4



5



5



5



5



5



5



5



6



6



7



7



8



9

SZTUCZNY WYKOP

MOSTY

WARSZTATY NAPRAWY TABORU

PAROWOZOWNIA „OKRĄGLAK”

BUDYNEK 1-go MAJA 3

PRZEDMIEŚCIE DWORCOWE

ZABYTKOWE SZYNY

HOTEL DWORCOWY

TEREN STAREGO DWORCA

PERON BYDGOSKI

PERON GDAŃSKI

NOCLEGOWNIA

PAROWOZOWNIA WACHLARZOWA

POCZEKALNIA IV KLASY

GAZOWNIA KOLEJOWA

POCZTA DWORCOWA

BUDYNEK GDAŃSKA 40A