

## Przewodnik po grudziądzkich zabytkach techniki



01



Spacer szlakiem grudziądzkich zabytków techniki rozpoczynamy na ul. Gdyńskiej – drodze prowadzącej do mostu przez Wisłę (01). Grudziądzki most o długości 1098 metrów, a z przyczółkami – 1143 metrów, jest najdłuższym mostem kolejowo-drogowym w Polsce. Ma także bardzo ciekawą historię związaną ściśle z rozwojem gospodarczym miasta. W połowie XIX wieku silne lobby kupiecko-przemysłowe z Grudziądza zabięgało o budowę mostu przez Wisłę oraz o uruchomienie kolei żelaznej. W rezultacie tych starań w 1876 r. przystąpiono jednocześnie do budowy mostu oraz linii kolejowej z Grudziądza do Jabłonowa. Decyzję o budowie podjęła Dyrekcja Kolei Wschodniej (Ostbahn). Most zaprojektowano w ciągu nowej linii kolejowej łączącej trasy Bydgoszcz – Tczew – Królewiec oraz Poznań – Toruń – Wystruć. Prace budowlane prowadzono w latach 1876-1879, pod ogólnym kierownictwem nadradcy budowlanego Souchego.

Konstrukcja mostu składała się z 11 typizowanych przęseł o rozpiętości 97,29 m każde. W przekroju poprzecznym pod torowisko przeznaczono 4,40 m, natomiast dla ruchu kołowego 6,06 m. W późniejszym okresie pod drewnianą jezdnią założono drugi tor. Most wsparty był na 12 granitowych filarach wkopanych w dno rzeki na głębokość około 9 m. Po obu stronach mostu zaprojektowano ułożone na wspornikach chodniki dla pieszych o szerokości 1,5 m. Co kilkanaście metrów, na kracie oddzielającej tor kolejowy od traktu kołowego, umieszczono naftowe lampy.

Most miał niebagatelne znaczenie militarne, lecz zabezpieczenie fortyfikacyjne mostu było bardzo skromne. Na przyczółku zachodnim stanowiła je para murowanych, jednokondygnacyjnych wartowni (przystosowanych do obrony okrężnej) oraz podwójne bramy między nimi – kratowa i pełna, stalowa. Od strony wschodniej most był zamykany jedynie stalową bramą na filarze X, utrudniającą owładnięcie przeprawy zaskoczenia przez rosyjską kawalerię. Dla zniszczenia konstrukcji mostu przygotowano komory minowe na filarach IX i X. Po stronie wschodniej zainstalowano bardzo skromne wartownie, w których mieszkali celnicy wraz z rodzinami. Za przejazd po moście pobierano bowiem opłatę, zatrudniano także strażnika mostowego. Od momentu budowy

most stał się nieodłącznym elementem nadwiślańskiej panoramy Grudziądza, a po raz pierwszy został sportretowany już w 1879 r. przez znanego grudziądzkiego pejzażystę Gustawa Breuninga.

Przeprawa została częściowo zniszczona 2 września 1939 r. przez polskie lotnictwo, a odbudowany przez Niemców w 1940 r. Całkowitemu zniszczeniu uległ ponownie w 1945 r. podczas walk o Grudziądz. Obiekt został obudowany w latach 1947-1951 przez Mostostal Gliwice, przy wykorzystaniu elementów starego mostu – podpór oraz częściowo metalowych kratownic. Po przebudowie pokład mostu został zajęty przez pojedynczy tor w wydzielonej strefie oraz wąską, dwukierunkową jezdnię. Do dziś zachowały się fundamenty dawnych wartowni.

Most nosi imię Bronisława Malinowskiego – znakomitego lekkoatlety, mistrza olimpijskiego, który zginął tu w wypadku samochodowym 27 września 1981 r. Na 7 przęśle mostu (licząc od strony Grudziądza) upamiętnia to żelazny krzyż. Przez most wiedzie trasa półmaratonu Grudziądz - Rulewo Śladami Bronka Malinowskiego, którą co roku 3 maja biegacze z całej Polski mijają miejsce wypadku oznaczone w tym dniu zawieszoną na barierze koszulką startową.

Z mostu kierujemy się ku skrzyżowaniu ulic Gdyńskiej, Chełmińskiej i Drogi Łąkowej. Widać stąd kilka zabytkowych obiektów technicznych: kominy oraz wieżę ciśnię. Po prawej, patrząc w kierunku Drogi Łąkowej, wznosi się komin dawnej Rzeźni Miejskiej, zbudowany w 1885 roku. Po lewej stronie Drogi Łąkowej wznosi się komin dawnej Fabryki Maszyn Rolniczych Ventzkiego (późniejsza „Unia”) oraz wieża ciśnię z 1906 roku (02). Zarówno komin jak i wieżę ciśnię można obejrzeć z bliska, kierując się w dół ulicy Chełmińskiej do centrum handlowego „Stara Kuźnia”. Wejście na teren dawnego zakładu Ventzkiego od strony ul. Włodka.

Z terenu dawnej Fabryki Maszyn Rolniczych kierujemy się ulicą Włodka do skrzyżowania z ulicą Hallera i dalej prosto, ulicą Dworcową. Docieramy do dworca kolejowego (03). Obecny gmach został oddany do użytku w 1965 r. na zakończenie obchodów 900-lecia miasta. Zaprojektowany przez inż. Zbigniewa Czekanowskiego był wówczas najnowocześniejszym dworcem w Polsce. Kubatura tego obiektu to aż 22 tys. m<sup>3</sup>, a przepustowość olbrzymiego halu wynosiła ok. 10 tys. pasażerów na dobę. Zastąpił on dworzec wzniesiony w latach 1903-1904, wybudowany w stylu neogotyckim z krytymi peronami, który przetrwał z niewielkimi >>



02



03

Zdobycze techniki, które sporym wysiłkiem finansowym były wprowadzane w życie sto i więcej lat temu, są dziś dla nas czymś tak zwykłym, że wręcz niezauważalnym, wtopionym w krajobraz miasta. Po niektórych zabytkach techniki zostały już tylko wspomnienia lub tylko relikty ich dawnej świetności. Jednak z wielu wyjątkowych owoców dawnej inżynierii korzystamy do dziś – choćby z mostu przez Wisłę czy linii tramwajowej. Inne, jak kanał Trynka czy Rów Hermana, pozwalają na niezakłócone powodzią życie, jednocześnie dodając wyjątkowego uroku najstarszej części miasta.

#7

Anna Wajler

Michał Czepek

Fot. M. Nasieniewski

Wydawca:  
© Miejski  
Ośrodek Rekreacji  
i Wypoczynku  
ul. Za Basenem 2  
86-300 Grudziądz  
www.moriw.pl

Informacja Turystyczna  
Rynek 3-5, 86-300 Grudziądz  
tel./fax 56 46 123 18, e-mail: it@gdz.pl

[www.it.gdz.pl](http://www.it.gdz.pl)



GRUDZIĄDZ

ZABYTKI TECHNIKI



>> zmianami cały okres międzywojenny i okupację. Wraz z budową dworca wzniesiono remizę parowozową. Obok niej usytuowano obrotnicę, składnicę opału oraz wieżę wodną. Około 1903 r. rozpoczęto budowę **parowozowni** na terenie Tuszewa (04).



04

Rozwój sieci kolejowej przyczynił się do gospodarczego rozwoju miast i całych regionów, lecz przy planowaniu głównych linii decydującą rolę odgrywały względy militarne. Niemcy z właściwą sobie dokładnością opracowali rozkłady jazdy, w których przewidziano m.in. liczbę osi, które miały przetoczyć się w określonym czasie po konkretnej moście. W 1939 r. transport kolejowy, obok zadań militarnych, służył także do rozśrodkowania i ewakuacji ludności cywilnej.



05

Dworzec został poważnie uszkodzony podczas walk o Grudziądz w 1945 r. Wyremontowany służył jeszcze wiele lat do czasu wzniesienia nowego budynku. W 1971 r. wybudowano **tunel dla pieszych** (05), łączący ulicę Dworcową z Droga Łąkową, a w 1975 r. oddano do użytku bezkolizyjne skrzyżowanie torów z ulicą gen. Józefa Hallera w postaci wiaduktu.



06

Tuż za dworcem, przy ul. Dworcowej 47 znajduje się godna uwagi **zajezdnia tramwajowa** (06). Historia grudziądzkich tramwajów rozpoczęła się od tramwaju konnego (1896), który szybko został zastąpiony przez tramwaj elektryczny (1899 r.). W 1912 r. wybudowano ośmiotorową halę wraz z warsztatami, lakiernią i stolarnią. Zastąpiła ona dawną remizę na osiem wagonów, która z kolei powstała miejscu starej stajni. Nowa zajezdnia, wielokrotnie modernizowana, służyła przez wiele lat, aż do pożaru w 1993 r. Obiekt odbudowano w 1994 r. przywracając mu secesyjny wygląd. Do dziś znajduje się tam suwnica z 1905 roku.



Z ulicy Dworcowej skręcamy w prawo, w ulicę Królewską, po czym skręcamy w lewo, idąc ul. Rapackiego wzdłuż Rowu Hermana.

**Rów Hermana** (07) jest najstarszym istniejącym urządzeniem technicznym doprowadzającym wodę pitną do centrum miasta. W XIII i XIV wieku miasto czerpało wodę z Jeziora Tuszewskiego, zlokalizowanego w miejscu obecnego Stadionu Centralnego. Po wyczerpaniu wód jeziora i uzyskaniu zgody komtura pokrzywieńskiego zamku Baldwina von Frankenhofena, wybudowano sztuczny ciek zwany Rowem Hermana, doprowadzający wodę do picia i celów gospodarczych ze źródeł podziemnych w rejonie wsi Węgrowo. Obecny przebieg kanału jest inny od pierwotnego – pobiera bowiem wodę z rowów Księżego i Węgrowskiego, odwadniających wschodnią część miasta. Rów Hermana uchodzi do Wisły poprzez wybudowany w 1867 roku basen portowy. W celu uniknięcia tzw. „cofek” (cofania wód rzeki Wisły przy stanach powodziowych), w 1905 roku u ujścia wybudowano stację pomp.



07

Przy zabytkowym gmachu administracyjnym Spółdzielni Mleczarskiej Rów Hermana skręca w lewo, my zaś kontynuujemy spacer w kierunku alei 23 Stycznia.

Spacerując Plantami usytuowanymi po prawej stronie alei 23 Stycznia dochodzimy do potężnej bryły dawnego **młyna wodnego zwanego „Górnym”** (08). To już kolejny budynek młyński w tym miejscu – pierwszy, napędzany wodami Potoku Młyńskiego, wspomniany jest już w dokumentach średniowiecznych. Obecny młyn został wybudowany w 4 ćwierci XIX wieku, a gruntowną modernizację wraz z rozbudową przeszedł w latach 1909 – 1912, według projektu firmy Amme, Giesecke & Konegen z Brunshwiku. Firma ta specjalizowała się w budowie młynów i urządzeń młyńskich i także ona wyposażała grudziądzki obiekt w niezbędne maszyny. Podczas modernizacji zbudowano silos zbożowy, przebudowano maszynownię i wyposażono ją w dwie turbiny Francisa. Obszerny gmach mieścił młyn właściwy, dwa spichlerze: na zboże i mąkę oraz turbinownię. Od zachodu zbudowano pomieszczenia kotłowni do napędu maszyn parowych. „Górny Młyn” pierwotnie napędzany był wodami kanału Trynka, wspomagany następnie maszynami parowymi, które ostatecznie zastąpiono maszynami elektrycznymi.



08

Młyn jest wspominany w dokumentach z 1911 roku jako „Obermühle” Juliusa Simona Nachfolgera, by w latach XX-lecia międzywojennego przyjąć nazwę „Górny Młyn”, używaną przez starszych grudziądzan do dziś. Budynek młyna jest murowany, założony na rzucie nieregularnym, z półokrągłą częścią od strony wschodniej. Bryła młyna posiada zróżni-

cowaną liczbę kondygnacji, przy czym część silosowa przewyższa poziom dachu. Obecnie obiekt znajduje się w rękach prywatnych i czeka na zagospodarowanie.

Najstarszym zabytkiem techniki w Grudziądzu jest **wieżyczka wodociągowa** (09) tkwiąca w wewnętrznym murze obronnym między ulicami Klasztorną a Małogroblową, która służyła najpewniej do podgrzewania rurociągu w czasie mrozów. W 1415 r. wielki mistrz Zakonu Krzyżackiego Michał Kűchmeister zezwolił mieszczanom na pobudowanie w południowej linii murów pierwszego wodociągu, który miał być zasilany z pobliskiego potoku młyńskiego. Drewniane koło z łopatkami wprowadzało w ruch pompę tłoczącą wodę drewnianym rurociągiem do miasta, zaopatrując miejskie studnie. Rury wykonywano w tym czasie z wydrążonych lub wypalonych w środku pni sosnowych. Pieczę nad wodociągiem sprawował ruromistrz i wartownik rur.



09



10

Początek bierze we wsi Kłódka, gdzie odbiera część wód spiętrzonej w tym miejscu rzeki Osy. Wody Trynki przepływają przez jezioro Tarpno i w okolicach wspomnianego wyżej Młyna Górnego wpada do dawnego koryta Potoku Młyńskiego, by dalej w skanalizowanej formie ujść do Wisły pod Bramą Wodną.

Grudziądzkie wodociągi jeszcze w końcu XVIII w. uchodziły za bardzo nowoczesne. Król pruski Fryderyk II przeznaczył na ich remont 1711 talarów. System drewnianych wodociągów wykorzystujących naturalne warunki terenowe, wspomagany studniami naturalnymi oraz studniami wody bieżącej, płynącej wodociągami przetrwał aż do grudnia 1898 roku, gdy w Grudziądzu uruchomiono wodociąg miejski przy ul. Hallera.

Wzdłuż kanału, pomiędzy ujściem a ulicą Karabinierów, rozpościera się malownicza promenada z terenami zielonymi, w tym Ogrodem Botanicznym.

Z alei 23 Stycznia skręcamy w prawo, w ulicę Klasztorną, podążając za **linią tramwajową** (11) w kierunku Tarpna. Tramwaje w Grudziądzu, początkowo z linią konną, uruchomiono 13 czerwca 1896 roku z dworca

kolejowego do ogrodów Tivoli, gdzie odbywała się Wystawa Rzemiosła Prus Zachodnich. Linię zelektryfikowaną uruchomiono 12 maja 1899 roku. Historyczny przebieg linii tramwajowej przez Stare Miasto z Rynkiem włącznie pozostał niezmienny – tylko ze względu na współczesne parametry wozów tramwajowych złagodzone łuki zakrętów na ul. Klasztornej oraz na Placu Miłośników Astronomii.

Kontynuując spacer ulicami Szewską, Długą, Starą i Wybickiego docieramy do ulicy Legionów, gdzie na parceli pod nr 2 stoi neogotycki budynek Centrum Kształcenia Ustawicznego (12) wybudowany w latach 1894 – 1897 r. dla Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego. W ryzalicie wejścia głównego znajduje się **zegar** z 1896 r. firmy Johann Friedrich Weule z niemieckiego miasta Bockenem. Mechanizm zegara napędzany jest dwoma ciężarkami, z których każdy waży kilkadziesiąt kilogramów. Wybijają godziny pełne i półgodziny poprzez uderzenie młotka w dzwon umieszczony na dachu budynku. Mechanizm zegara został naprawiony i zakonserwowany w 1993 r., sam zegar jest bardzo atrakcyjnym zabytkiem. Zegar możemy zobaczyć bez konieczności wchodzenia na teren szkoły.



12

Nieco dalej, przy ul. Legionów 31 w kamienicy (13) ukryty jest wyjątkowy zabytek techniki. Znajduje się tam **winda** z 1890 r. (14), a właściwie jej konstrukcja szybową, ponieważ dźwig był czynny właściwie do końca II wojny światowej. Niekonserwowana przestała działać, mechanizm windy został rozebrany, pozostała tylko kabina. Budynek jest własnością prywatną, stąd zobaczenie jej nie zawsze będzie możliwe. Gdyby można ją było uruchomić, byłaby najstarszą czynną windą w Europie.



13

Koniec spaceru.



11



14