Dzieje kruszwickiego dworca kolejowego



Przykładem infrastruktury kolejowej o niewątpliwie bogatej historii jest linia kolejowa nr 231, która łączy Inowrocław z Kruszwicą i Strzelnem. Przez lata bowiem zmieniała się, rozwijała pod względem technologicznym, odzwierciedlając potrzeby transportowe regionu.

Ewolucja kolei na terenie kujaw przebiegała w kilku etapach:

- 1 września 1882 roku otwarto linię towarową Inowrocław Rąbinek - Inowrocław Mątwy, która zapoczątkowała rozwój kolejowego transportu towarowego w regionie.
- 1 stycznia 1889 roku, na tym samym odcinku otwarto linię pasażerską, którą rozszerzono aż do Kruszwicy. Miało to ogromny wpływ na poprawę dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców Inowrocławia, Kruszwicy i okolic.
- W kolejnych latach kontynuowano rozbudowę linii, której efektem było połączenie Mogilna ze Strzelnem (15 października 1892 roku) oraz Kruszwicą (1 października 1908 roku), tworząc połączenie kolejowe między wymienionymi miejscowościami.

Pierwszy budynek dworca kolejowego został zniszczony podczas II wojny światowej. W okresie powojennym (w 1965r.) wybudowano nowy budynek dworca w Kruszwicy,

którego celem była poprawa warunków obsługi podróżnych.

Ciekawym obiektem ściśle powiązanym z funkcjonowaniem kolei parowej w XIX wieku jest kolejowa wieża ciśnień, dzięki której rozwiązywano problem dostarczania wody do dworca.

W Kruszwicy wspomniana wyżej wieża powstała w 1889 roku w parku przy ul. Lipowej i wykonana została na planie ośmioboku foremnego. Szerokość wieży przy podłożu wynosi około 6 m a wysokość wieży wynosi około 15 m.

Wieża ciśnień składała się z dwóch podstawowych elementów: trzonu i głowicy. W części głowicy znajdował się zbiornik wody, funkcją trzonu było wyniesienie zbiornika na wymaganą wysokość w celu grawitacyjnego dostarczenia wody.

Zastosowano również detale ceglane ograniczone do ceglanych lizen, pomiędzy którymi znajdują się otwory okienne i drzwiowe pozbawione zdobień. Ściany trzonu wykonane są z cegły pełnej, ceramicznej o szerokości do 75 cm, od zewnątrz spoinowane, od wewnątrz bielone farbą. Trzon wewnątrz jest jednoprzestrzenny, bez podziałów wewnętrznych zakończony stropem typu Kleina, nad którym znajduje się zbiornik wodny. Detal ceglany uzupełniają schodkowo ułożone warstwy cegieł tworząc formę gzymsu pośredniego i wieńczącego.

Kolejowa wieża ciśnień była wówczas elementem całego zespołu urządzeń, tworzących stację wodną. Ich funkcją było dostarczanie wody do parowozów lub urządzeń infrastruktury kolejowej.

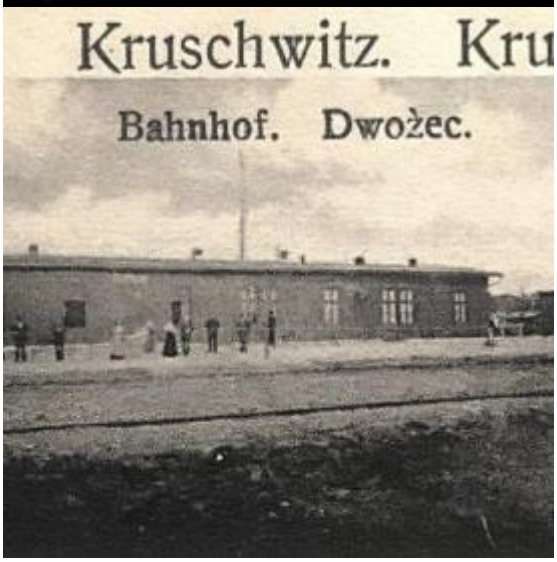
Okres świetności linii kolejowej nr 231 trwał do drugiej połowy XX wieku, po czym zaczęła stopniowo tracić na znaczeniu, skutkując likwidacją poszczególnych odcinków. W 1996 roku przestał funkcjonować ruch pasażerski na odcinku Kruszwica - Mogilno, a kilka miesięcy później zakończono również obsługę ruchu towarowego na tym odcinku. W roku 1997 zlikwidowano kolejną linię pasażerską – tym razem na odcinku Inowrocław Rąbinek – Kruszwica. Miało to duży wpływ na ograniczenie funkcjonalności linii. Od tego momentu zaczęła się powolna degradacja obiektu wieży ciśnień w Kruszwicy, a jedyną formą zabezpieczenia przed zniszczeniem oraz wandalami było zamurowywanie otworów okiennych i drzwiowych.

Opracowano na podstawie:

1/Kruszwica zarys monograficzny, pod red. Jana Grześkowiaka (Franciszek Nowicki - Wspomnienie o udziale Kruszwiczan w Powstaniu Wielkopolskim 1919r.), Wydawnictwo TNT, Toruń 1965

2/ Materiały udostępnione przez Nadgoplańskie Towarzystwo Historyczne na stronie internetowej: https://kruszwicahistoria.blogspot.com/









[Wszystkie galerie]