

Od momentu upadku PRL-u w 1989 r. w Polsce widać wyraźny wzrost zainteresowania historią i dziedzictwem kolejowym. Okryta dotychczas nieracjonalną i wręcz szkodliwą tajemnicą państwową infrastruktura kolejowa stała się natychmiast jedną z najbardziej eksplorowanych dziedzin szeroko rozumianej historii przemysłu i techniki. To właśnie w sferze kolejnictwa dało się zaobserwować najwcześniej transfer zachodnioeuropejskich trendów z zakresu archeologii przemysłowej. Wynikiem badań były i są coraz częstsze publikacje z zakresu historii kolejnictwa w kraju nad Wisłą. Równocześnie powstawały liczne formalne i nieformalne stowarzyszenia miłośników kolei, walczące o zachowanie zabytkowych linii oraz taboru kolejowego, a przy tym propagujące walory żelaznych szlaków i zwracające uwagę na problem ochrony tej specyficznej grupy zabytków. W konsekwencji problematyka historii kolei i spuścizny kolejowej uległa istotnemu upowszechnieniu, a dzięki temu stała się wreszcie pełnoprawną dziedziną badań historycznych. Ta nowa dziedzina od początku istnienia charakteryzowała się bardziej wyrafinowanym warsztatem badawczym, w którym współistniały immanentne historykom badania źródeł archiwalnych oraz stosowana powszechnie na Zachodzie, i jak się wydaje, niezbędna do właściwego zrozumienia każdego zabytku techniki analiza połączona z interpretacją i badaniami źródeł materialnych. Pod tym względem badania kolejnictwa bliskie są również archeologii, stąd zresztą pojęcie archeologii przemysłowej. Początkowo główny akcent kładziono na klasyczne badania archiwalne, ale dziś coraz częściej widać już zdrową tendencję do równoprawnego traktowania źródeł materialnych, pozwalających często na dokładniejszą i bardziej wnikliwą interpretację historii dziedzictwa kolejowego. Czynią one zarazem dzieje kolei bardziej realnymi, bowiem osadzonymi w krajobrazie kulturowym kraju. Prowadzi to do coraz większego zainteresowania właśnie materialnym dziedzictwem jednego z najważniejszych wynalazków technicznych rewolucji przemysłowej.

Pierwszą poważną i uznawaną dotychczas za wzorcową publikację o historii kolejnictwa przygotowali z okazji 150-lecia kolei na Śląsku Michał Jerczyński

i Stanisław Koziarski¹. Co prawda książka omawia dzieje kolei tylko na Śląsku, ale potraktowano je w sposób niezwykle szeroki i wielopłaszczyznowy. Poza tym publikacja była pierwszą w kraju, prezentującą tak wysoki poziom merytoryczny. Do dziś żaden inny region Polski nie może poszczycić się równie dobrym kompendium wiedzy o jego kolei. W Wielkopolsce w dalszym ciągu jedyną poważniejszą pracą o historii kolejnictwa, której ustalenia powielają inni, pozostaje wydana jeszcze w latach 70. XX w. książka Teresy Dohnalowej². Zakresem poruszanych problemów praca istotnie odbiega od dzieła wspomnianych wcześniej autorów, bowiem dla Dohnalowej kolej była tylko jednym z omawianych w pracy środków transportu. Jej badaniami, dotyczącymi kolei pod zaborem pruskim, posiłkował się w głównej mierze Henryk Zięba, autor dwuczęściowej publikacji poświęconej historii kolei w poznańskiej DOKP³. Najnowsza publikacja prezentująca dzieje kolei w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej została opublikowana przez Roberta Kromę w 2005 r.⁴. Autor zadał sobie bardzo dużo trudu, aby skompletować i zaprezentować czytelnikowi bogaty zbiór starych pocztówek, nadając wydawnictwu charakter ewidentnie albumowy. Przedstawił także skrótowy rys historii kolejnictwa w prezentowanych regionach, a ponadto omówił najważniejsze linie kolejowe oraz wybrane stacje. Podane informacje mają jednak charakter ogólny i w dużej mierze powielają ustalenia Dohnalowej oraz Jerczyńskiego i Koziarskiego, autorowi nie udało się też uniknąć błędów merytorycznych. Niemniej książka przedstawia duże walory poznawcze, głównie dzięki bogatemu materiałowi ilustracyjnemu.

Osobną grupę literatury kolejowej stanowią publikacje poświęcone wybranym szlakom kolejowym. Tutaj prym wiedzie znowu Śląsk, gdzie ukazało się już sporo prac omawiających najciekawsze i najcenniejsze linie kolejowe tego regionu. Godna uwagi jest dobra meryto-

¹ M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław – Opole 1992.

² T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815–1914*, Warszawa – Poznań 1976.

³ H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres do roku 1945*, Poznań 1989; Idem, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres 1945–1992*, Poznań 1993.

⁴ R. Kroma, *Koleje żelazne w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej*, Poznań 2005.

1. Początek kolei w Gnieźnie. Dwie koleje i dwie stacje

Oddanie do eksploatacji w 1856 r. połączenia kolejowego z Wrocławia do Poznania, a w 1857 r. odgałęzienia z Leszna do Głogowa, spowodowało pojawienie się w Wielkopolsce jednego z największych i najbardziej dochodowych przedsiębiorstw kolejowych Prus – Górnośląskiego Towarzystwa Kolejowego (*Oberschlesische Eisenbahngesellschaft*). Było ono właścicielem i prowadziło eksploatację m.in. Kolei Wrocławsko-Poznańsko-Głogowskiej (*Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn*)¹. W tym samym czasie (1857 r.) Towarzystwo przejęło administrację i użytkowanie ważnej magistrali kolejowej, jaką była uruchomiona w 1848 r. linia ze Stargardu Szczecińskiego do Poznania². Był to pierwszy szlak kolejowy przecinający Wielkopolskę, a zbudowało go w latach 1846–1848 Towarzystwo Kolei Stargardzko-Poznańskiej³ (*Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft*). Jego realizacja umożliwiła okrężne skomunikowanie koleją Berlina, przez Szczecin i Stargard Szczeciński, ze stolicą Wielkiego Księstwa Poznańskiego – Poznaniem⁴. Tymczasem, w latach 1848–1851, na północy prowincji poznańskiej zbudowano i oddano do ruchu 27 lipca 1851 r. pierwszy, 145,5-kilometrowy odcinek (Krzyż Wielkopolski – Piła – Bydgoszcz) Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej (*Königliche Preussische Ostbahn*), zwanej powszechnie *Ostbahn*⁵. Linia była sukcesywnie rozbudowywana i docelowo, w 1867 r., połączyła – przez Kostrzyn nad Odrą – Berlin z Królewcem, stając się najsłynniejszą kolejową magistralą państwa pruskiego. Była zarazem pierwszym w monarchii Hohenzollernów szlakiem żelaznym budowanym w pełni ze środków skarbo-

wych, a jego eksploatację objęła państwowa Królewska Dyrekcja Kolei Wschodniej (*Königliche Direktion der Ostbahn*) z siedzibą w Bydgoszczy, późniejsza Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej w Bydgoszczy (*Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg*)⁶. Realizacja połączenia kolejowego z Berlina do Królewca była głównym powodem budowy Kolei Wschodniej, która jednocześnie zaczęła generować zupełnie nowe żelazne szlaki, zmierzające ze wszystkich stron do magistralnego *Ostbahn*. Tym samym do „kolejowego kręgosłupa” Prus włączały się kolejne miejscowości i regiony Pomorza, Poznańskiego oraz Prus Wschodnich. Jednak o rosnącej roli szlaku z Królewca do Berlina decydowały nie tylko nowe połączenia. Jednym z najważniejszych skutków istnienia Kolei Wschodniej stała się budowa już w latach 60. XIX w. dwóch kolejowych przejść granicznych pomiędzy zaborem pruskim a rosyjskim. Pierwsze zostało uruchomione w 1860 r. pomiędzy stacjami granicznymi Ejtkuny (Prusy) i Kowno (Rosja), dzięki czemu uzyskano bezpośrednie połączenie kolejowe Berlin – Sankt Petersburg⁷. Drugie – z punktu widzenia omawianego tu Gniezna – było znacznie ważniejsze, a chodziło o budowę linii z Bydgoszczy przez Toruń w Prusach do Łowicza w Królestwie Polskim. Kierunek był tym bardziej uzasadniony, że Łowicz od 1845 r. łączyła Kolej Warszawsko-Wiedeńska ze stolicą Królestwa – Warszawą. Projekt Kolei Bydgosko-Warszawskiej (*Bromberg-Warschauer Eisenbahn*) zmaterializowano w 1862 r. W latach 1860–1861 Dyrekcja Kolei Wschodniej zbudowała odgałęzienie z Bydgoszczy przez Toruń do pruskiej stacji granicznej w Otłoczynie, zaś robotnicy w Królestwie Polskim, po przewyciężeniu problemów z przeprawą kolejową przez Bzurę, ostatecznie w 1862 r. dotarli do Aleksandrowa Kujawskiego – nowo powstałej miejscowości i zarazem stacji granicznej w Królestwie Polskim. 4 grudnia 1862 r. zainaugurowano ruch kolejowy na przejściu granicznym⁸.

¹ T. Dohnalowa, *Rozwój transportu...*, op. cit., s. 175.

² [K.] Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1911, s. 1454–1455; T. Dohnalowa, *Rozwój transportu...*, op. cit., s. 175, podano tu datę przejścia eksploatacji w 1865 r.

³ W okresie budowy obowiązywała nazwa Kolej Starogrodzko-Poznańska.

⁴ Szerzej o pierwszych liniach kolejowych w Wielkopolsce zob.: G. Fleck, *Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens. V. Die Anfänge des preussischen Eisenbahnwesens östlich der Oder*, „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1898, z. 4, s. 653–680; G. Fleck, *Studien zur Geschichte des preussischen Eisenbahnwesens. VII. Die Entwicklung des preussischen Eisenbahnwesens von 1848–1854*, „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1901, z. 4, s. 757–781.

⁵ Szerzej o Kolei Wschodniej zob.: [K.] Born, *Die Entwicklung...*, op. cit., „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1911, s. 879–933, 1125–1172, 1431–1461.

⁶ [K.] Born, *Die Entwicklung...*, op. cit., „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1911, s. 1448, 1451–1452.

⁷ *Ibidem*, s. 1162.

⁸ *Ibidem*, s. 1162, 1172.

Tabela 1. Kilometraż i statystyka najważniejszych obiektów budowlanych Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej w chwili uruchomienia

Linia Poznań – Inowrocław – Toruń (0,0–140,9 km)							
Stacja/ Przystanek	Odległość w km	Km linii	Dworzec	Magazyn towarowy	Lokomoty- wownia	Stacja wodna	Budynek mieszkalny
Poznań	0,0	0,0	1	5	2	1	1
<i>Kobylniki</i>	13,4	13,4	1	-	-	-	-
Pobiedziska	14,0	27,4	1	1	-	1	-
<i>Biedrusko</i>	10,3	37,7	1	-	-	-	-
Gniezno	12,6	50,3	1	1	1	1	1
Trzemeszno	15,7	66,0	1	1	-	1	-
Mogilno	14,0	80,0	1	1	-	1	-
<i>Janikowo</i>	15,5	95,5	1	-	-	-	-
Inowrocław	11,1	106,6	1	1	1	2	2
Gniewkowo	14,2	120,8	1	1	-	1	-
Toruń	20,1	140,9	**	**	1	**	1
Razem	140,9	-	10	11	5	8	5
Linia Inowrocław – Bydgoszcz (0,0–45,6 km)							
Inowrocław	0,0	0,0	*	*	*	*	*
Złotniki Kujawskie	12,9	12,9	1	1	-	1	-
<i>Chmielniki</i>	16,7	29,6	1	1	-	1	-
Bydgoszcz	15,7	45,6	**	1	1	1	-
Razem	45,6	-	2	3	1	3	0

* obiekty stacji w Inowrocławiu podano na linii Poznań – Toruń;

** na stacjach Toruń i Bydgoszcz, należących do *Ostbahn*, zrealizowano tylko najbardziej potrzebną infrastrukturę, pozostałe obiekty były współużytkowane z *Ostbahnem*

Źródło: *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1873*, Breslau 1874, Anlage Ie.

26 maja 1872 r. odbyło się uroczyste otwarcie liczącego 152,2 km szlaku z Poznania przez Gniezno, Inowrocław do Bydgoszczy. Rok później, 25 marca 1873 r., otwarto długi na 34,3 km odcinek z Inowrocławia do Torunia, ale jedynie dla transportu towarowego oraz zwierząt. Komunikację osobową zainaugurowano dopiero 1 lipca 1873 r. Cała Kolej Poznańsko-Toruńsko-Bydgoska liczyła 186,5 km, z czego na odcinek Poznań – Gniezno – Inowrocław – Toruń przypadało 140,9 km, a na odgałęzienie z węzłowego Inowrocławia do Bydgoszczy 45,6 km. W sumie inwestycja Górnośląskiego Towarzystwa Kolejowego do końca 1873 r. pochłonęła 29,74 mln marek²³.

Uruchomienie Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej zmaterializowało postulowane od początku lat 60. XIX w. bezpośrednie połączenie kolejowe Poznania z *Ostbahnem* na wschodzie w Bydgoszczy oraz pośrednie z kolejowym przejściem granicznym w Otłoczynie. Tutaj bowiem kolej docierała do należącej również do Kolei Wschodniej stacji w Toruniu, skąd trzeba było jednak

przebrać się do pociągu odprawianego już do Królestwa Polskiego przez Otłoczyn. Samo połączenie z Toruniem umożliwiło zresztą stworzenie znacznie dłuższej i równie ważnej relacji, tym bardziej że właśnie w 1873 r. otwarto Kolej Toruńsko-Wystrucką (*Thorn-Insterburger Eisenbahn* – Insterburg to ob. Czerniachowski na Litwie). Powstała wówczas relacja komunikująca Berlin przez Poznań z Toruniem, a dalej z położoną na wschód od Królewca Wystrucią²⁴.

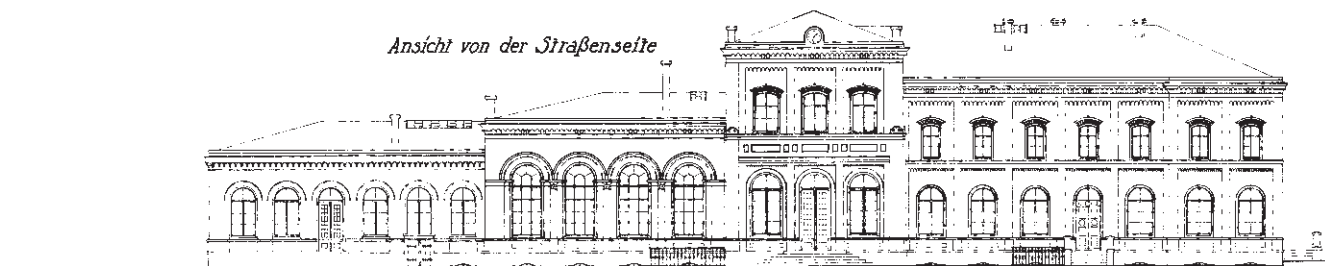
Na całym szlaku Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej znalazły się 4 stacje węzłowe (Poznań, Inowrocław, Toruń i Bydgoszcz), a jedna – Gniezno – miała stać się nią wkrótce. Zbudowano liczne przeprawy przez rzeki i wiadukty, z których największe to: 2 trójprzęsłowe mosty w Poznaniu, przygotowane już pod 2 tory (przez koryto Warty i na jej terenie zalewowym), dwuprzęsłowy most na Cybinie w Poznaniu, trójprzęsłowy most na Noteci, trójprzęsłowy wiadukt nad Szosą Berlińską w Bydgoszczy i wreszcie pięcioprzęsłowy, ceglany most przerzucony przez Brdę w Bydgoszczy. W Poznaniu,

²³ *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1873*, Breslau 1874, s. 3.

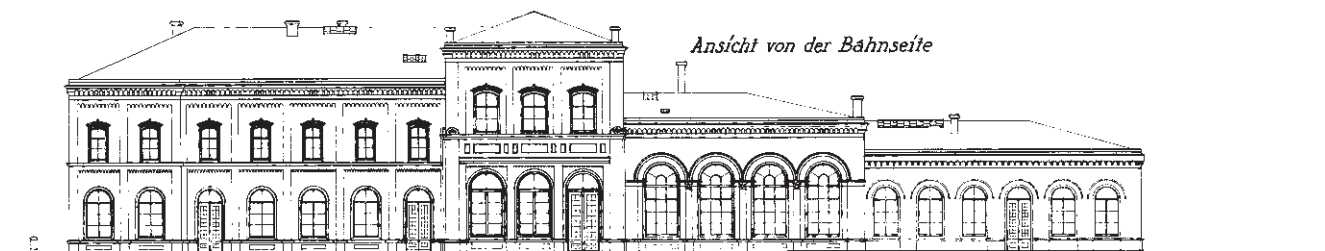
²⁴ [K.] Born, *Die Entwicklung...*, op. cit., „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1911, s. 1448–1449.

Empfangsgebäude
Gnesen
M. 1:100

Ansicht von der Straßenseite



Ansicht von der Bahnseite



Fot. 3. Elewacja północna (od strony miasta) i południowa (od strony torów) dworca Kolei Górnośląskiej w Gnieźnie (inventaryzacja z 1940 r.)

w sąsiedztwie Dworca Centralnego (ob. Poznań Główny), wzniesiono prowizoryczne warsztaty naprawcze, a na całej kolei zrealizowano 158 budynków mieszkalnych dla dróżników i urzędników kolejowych, ponadto 171 bud wartowników. Warto podkreślić, że na długości 83,09 km podtorze wykonano już pod 2 tory, choć początkowo Kolej Poznańsko-Toruńsko-Bydgoska prowadziła ruch tylko jednym torem. Obsługą pasażerów zajmowało się 10 stacji oraz 4 przystanki, na których zbudowano w sumie 12 budynków dworcowych, 14 magazynów towarowych, 6 lokomotywowni (łącznie dla 34 parowozów), a także 11 stacji wodnych z wieżami ciśnienia, z których 5 posiadało napęd parowy, a pozostałe ręczny²⁵.

Na 50. km linii z Poznania do Torunia znalazła się stacja kolejowa Gniezno (*Bahnhof Gnesen*), zlokalizowana po południowej stronie miasta, na jego przedmieściach. Jej infrastruktura techniczno-recepcyjno-socjalna została zorganizowana w układzie równoleżnikowym, co niewątpliwie przyczyniło się do wzrostu rangi ulic wiodących z historycznego centrum miasta do stacji, w szczególności ob. ul. Lecha. Z drugiej strony doprowadziło jednak do ich przecięcia (ob. ul. Warszawska, Mieszka, Chrobrego) i w konsekwencji utraty funkcji komunikacyjnej ob. ul. Mieszka i Chrobrego z terenami położonymi po

południowej stronie torów kolejowych²⁶. W centrum kompleksu stacyjnego stanął najbardziej imponujący obiekt budowlany, utrzymany w konwencji uproszczonego neorenesansu gmach dworca. Licowane cegłą elewacje udekorowano licznymi detalami z ceramicznych kształtek, m.in. akroterionami, podziały wertrykalne wyznaczyły ceglane lizeny, zaś horyzontalne – arkadkowe fryzy. Pełnołukowe otwory okienne i drzwiowe w partii parteru ujęto wnękami i opaskami z ceramicznych kształtek, natomiast odcinkowe wykroje okien w strefie piętra otrzymały dekoracyjne, ceramiczne naczółki. Zwieńczenie elewacji północnej, a więc od strony miasta, stanowił zegar, umieszczony ponad fryzem koronującym ryzalitu. Całość była trójmodułową bryłą, odzwierciedlającą podziały funkcjonalne budowli. Dominowała w niej nieco wyższa (piętrowa) i wysunięta z całości trójosiowa część centralna. Do niej od zachodu przylegało niewiele niższe i węższe, również piętrowe, ale siedmioosiowe masywne skrzydło. Po stronie wschodniej masyw centralny flankowało także węższe, a przede wszystkim o wiele niższe, bo parterowe, i znacznie krótsze, czteroosiowe skrzydło. Otrzymało ono zresztą nieco bardziej uproszczoną elewację, zdominowaną czteroarkadowym pasem olbrzy-

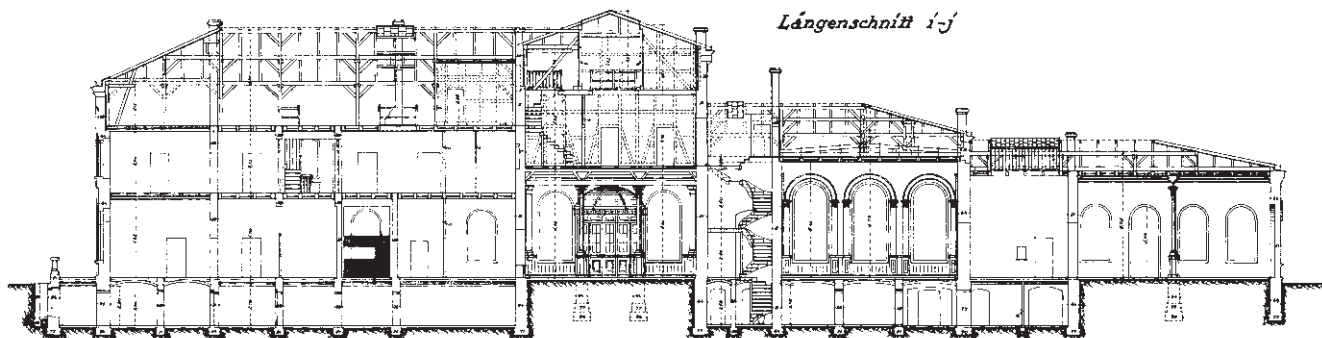
²⁵ *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1873*, Breslau 1874, s. 54–56, Anlage Ia.

²⁶ L. Trzeciakowski, *Rozwój kapitalistycznego miasta (1871–1918)* [w:] *Dzieje Gniezna*, pod red. J. Topolskiego, Warszawa 1965, s. 529; GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 2, pismo prezydenta rejencji bydgoskiej do nadprezydenta prowincji poznańskiej z 7 X 1909, w odpisie do ministra robót publicznych z 19 X 1909.

Empfangsgebäude
Gnesen
M. 1:100

Anmerkung: Schnittlinie siehe Erdgeschoss.

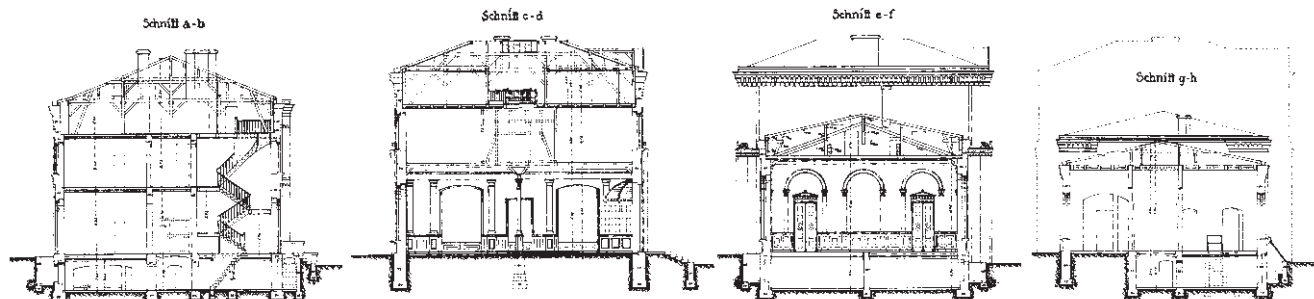
Längenschnitt i-j



Fot. 4. Przekrój podłużny dworca górnośląskiego w Gnieźnie (inventaryzacja z 1940 r.)

Empfangsgebäude
Gnesen
M. 1:100

Anmerkung: Schnittlinie siehe Erdgeschoss.



Fot. 5. Przekroje poprzeczne dworca górnośląskiego w Gnieźnie (inventaryzacja z 1940 r.)

mich okien²⁷. Układ jego wnętrza był trój- względnie jednotraktowy. Część wschodnią skrzydła stanowiła duża hala poczekalni III klasy. Po stronie zachodniej poczekalnia sąsiadowała przez ścianę z niewielką poczekalnią dla gości specjalnych oraz doświetloną jedynie pośrednio izbą restauratora ze schodami na strychowe poddasze. Masyw centralny wypełniła bogato dekorowana halowa przestrzeń poczekalni I i II klasy. Jej wystrój stanowiły nie tylko drewniane boazerie ścienne i pilastry, ale także bogata snycerka kasetonowego sufitu oraz dwie smukłe kolumny wspierające strop hali w centrum. Rzut zachodniego skrzydła rozwiązano kombinacją dwu- względnie trójtraktową. Z poczekalni wchodziło się do położonego w trakcie południowym podłużnego biura telegraficznego oraz większego, zajmującego pozostałą szerokość skrzydła, pokoju dla dam. W dalszym ciągu plan był już trójtraktowy, z położonym centralnie węższym koryta-

rzem, po którego północnej stronie funkcjonowało kilka mniejszych pomieszczeń oraz duży, usytuowany w narożu, gabinet naczelnika stacji. *Vis à vis* niego znajdowało się identyczne biuro asystenta naczelnika, oddzielone wspomnianym korytarzem, a trzecie pomieszczenie traktu południowego, wpisane pomiędzy biuro asystenta oraz telegrafu, było biurem stacji²⁸.

Oprócz imponującego dworca Kolej Górnośląska wzniosła na stacji również magazyn towarowy, halę lokomotywowni, stację wodną oraz budynek mieszkalny dla swoich urzędników. Infrastrukturę techniczną uzupełniały ponadto obiekty inżynieryjne: rampa towarowa, przesuwница, obrotnica oraz kolejowa waga. Do prowadzenia ruchu służył pojedynczy tor przelotowy, a także

²⁷ AOKDGiK PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, plan: Empfangsgebäude Gnesen, Bl. [?], Gnesen III 1940.

²⁸ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, plan rozbudowy dworca na kalce załączony do odpisu pisma ministra robót publicznych do Dyrekcji Kolei w Bydgoszcy z 3 VI 1891; AOKDGiK PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, plan: Empfangsgebäude Gnesen, Bl. 2, Gnesen III 1940.



Fot. 6. Dom urzędników Górnśląskiego Towarzystwa Kolejowego (z prawej) i późniejszy budynek mieszkalny (z lewej) – fotografia z 2010 r.

tory boczne – już wówczas – o długości ponad 5 km, wyposażone w 23 zwrotnice²⁹.

Spośród wymienionych powyżej obiektów najwcześniej powstał projekt lokomotywni, który już w maju 1870 r. dyrekcja Górnśląskiego Towarzystwa Kolejowego przedłożyła do sprawdzenia w Ministerstwie Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych³⁰. Była to hala o układzie wachlarzowym, zbudowana dla czterech parowozów i wyposażona w obrotnicę, usytuowaną po wschodniej stronie lokomotywni. Budynek zlokalizowano na południowy zachód od gmachu dworca, po południowej stronie toru przelotowego z Poznania do Torunia. Zjazd do parowozowni odbywał się spod dworca, z kierunku wschodniego³¹. Kilkadziesiąt metrów na wschód od niej wzniesiono stację wodną z wieżą ciśnień, których zadaniem było dostarczenie wody trakcyjnej parowozom, a także gospodarczej dla całej stacji³². Z początkiem sierpnia 1871 r. do Ministerstwa dotarły też plany urzędniczych budynków mieszkalnych, zaprojektowanych dla

stacji Gniezno oraz Inowrocław³³. Piętrowy dom urzędniczy, o licowanych ceglą elewacjach i skromnej dekoracji w cegle, zbudowano na przedłużeniu – w kierunku zachodnim – osi dworca, nieco na wschód od ob. wiaduktu drogowego. Otoczenie budynku stanowił ogród, a przestrzeń pomiędzy nim a budynkiem dworcowym była zagospodarowana częściowo podłużnym placem z niewielkim magazynem, rampą, wagą kolejową oraz zasiekami dla bydła. Daleko na wschód od dworca stanął duży magazyn towarowy z rampami przy dłuższych elewacjach. Budynek poprzedził od zachodu przestronny plac przeładunkowy³⁴. Układ przestrzenny pierwszej stacji kolejowej w Gnieźnie, mimo sukcesywnej rozbudowy, był czytelny jeszcze na początku XX w. Jednak spośród powstałych wtedy budowli, do dziś zachował się jedynie budynek mieszkalny urzędników oraz znacznie przekształcony magazyn towarowy³⁵.

Równoległe z przyznaniem w 1868 r. koncesji na budowę Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej, wśród bogatych właścicieli ziemskich ze Śląska i południowej Wielkopolski narodziła się koncepcja budowy szlaku zmierzającego do Gniezna z południa. Nowa linia miała połączyć Oleśnicę z Gniezmem przez Milicz, Cieszków,

²⁹ *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1873*, Breslau 1874, Anlage Ie.

³⁰ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo ministra handlu, przemysłu i robót publicznych do dyrekcji Kolei Górnśląskiej z 24 V 1870.

³¹ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo Dyrekcji Kolei w Bydgoszczy do ministra robót publicznych z 4 II 1894; APP OG, Akta miasta Gniezno, Rysunki architektoniczne, sygn. 170.

³² APP OG, Akta miasta Gniezno, Rysunki architektoniczne, sygn. 170.

³³ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo ministra handlu, przemysłu i robót publicznych do dyrekcji Kolei Górnśląskiej z 31 VIII 1871.

³⁴ APP OG, Akta miasta Gniezno. Rysunki architektoniczne, sygn. 170.

³⁵ *Ibidem*.

Zduny, Krotoszyn, Koźmin Wielkopolski, Jarocin, Nowe Miasto nad Wartą i Wrześnię³⁶. Planowany szlak spiałby zatem Kolej Prawego Brzegu Odry (*Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn – R.O.U.E.*), wiodącą z Wrocławia przez Oleśnicę do Tarnowskich Gór na Górnym Śląsku, z Koleją Poznańsko-Toruńsko-Bydgoską³⁷. Umożliwiłoby to przede wszystkim konkurencyjny, albowiem znacznie krótszy w stosunku do trasy Mysłowice – Wrocław – Poznań, transport węgla z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (*Oberschlesische Industriebezirk*) do północnych prowincji państwa pruskiego i środkowych oraz wschodnich ośrodków portowych w basenie Morza Bałtyckiego. W nadziei na duże zyski z połączenia zawiązało się konsorcjum, którego członkami zostali m.in. książę Thurn und Taxis z Krotoszyna, urzędujący nadprezydent prowincji śląskiej hrabia Otto zu Stolberg-Wernigerode oraz wolny pan stanowy Wielki Komorzy Dziedziczny Księstwa Śląskiego hrabia August von Maltzan z Milicza. Zadaniem instytucji było uzyskanie koncesji na budowę Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej (*Oels-Gnesener Eisenbahn*), co mimo wysoko postawionych udziałowców nie było łatwe. Okazało się bowiem, że równolegle powstał komitet na rzecz budowy linii z Poznania przez Nowe Miasto nad Wartą i Pleszew aż do granicy państwa w kierunku na Kalisz w zaborze rosyjskim. W kwietniu 1868 r. minister handlu, przemysłu i robót publicznych wydał zezwolenie na podjęcie wstępnych prac studyjnych na tym szlaku, a konsorcjum udzielił zgody na prowadzenie analogicznych robót jedynie na trasie z Oleśnicy do Nowego Miasta nad Wartą. W latach 1868–1869 mistrz budowlany Friese wykonał prace wstępne na wspomnianym odcinku, ale dzięki zabiegom członków konsorcjum w Ministerstwie ostatecznie udało się uzyskać zgodę także na pozostałą część linii – z Nowego Miasta nad Wartą do Gniezna. Prace przygotowawcze na tym odcinku wykonano w latach 1870–1871, a ich efekty, jeszcze w 1871 r., przedłożono do zatwierdzenia w Ministerstwie Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych³⁸.

17 czerwca 1872 r. król pruski Wilhelm I podpisał Towarzystwu Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej akt koncesyjny na budowę i późniejszą eksploatację linii z Oleśnicy do Gniezna. Na mocy dokumentu kolej musiała być ukończona i oddana do eksploatacji w ciągu trzech lat od dnia udzielenia koncesji. O ostatecznym przebiegu jej trasy miał zdecydować minister handlu, przemysłu i robót publicznych, do którego należało również zatwierdzenie projektów oraz kosztorysu całej linii. Minister miał prawo zażądać także położenia drugiego toru oraz zbudowania dodatkowych stacji i przystanków, o ile te inwestycje zostałyby uznane w Berlinie za niezbędne do prowadzenia ruchu. Tradycyjnie spółkę zobowiązano także do bezpłatnego przewozu poczty oraz przesyłek pocztowych wraz z personelem pocztowym. Kapitał akcyjny przedsiębiorstwa ustalono na 7,75 mln talarów (23,25 mln marek) i od tej kwoty nakazano wpłacić do państwowej kasy kaucję w wysokości 5%, poręczającą zgodną z harmonogramem realizację budowy. Jednak co najistotniejsze, w dokumencie zakazano pobierania wygórowanej opłaty od transportu węgla i koksu, wprowadzono także zapis: *Od przechodzących transportów towarowych nie będzie się pobierać opłaty ekspedycyjnej na Oleśnicko-Gnieźnieńskiej kolei żelaznej, jeżeli ani pierwotna stacja wysyłająca ani ostatnia stacja będąca miejscem przeznaczenia towarów nie jest nad tąże koleją położoną*³⁹. Tego typu zapisów można było się spodziewać, bowiem alternatywna droga transportu węgla, koksu i innych towarów górnośląskich, wiodąca z Mysłowic przez Opole, Wrocław do Poznania, a dalej Gniezna była eksploatowana przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej, generujące duże zyski dla państwowego budżetu. Zatem władze państwowe nie były zainteresowane osłabianiem monopolistycznej pozycji Kolei Górnośląskiej. W konsekwencji, perspektywa dużych zysków z transportu węgla oraz towarów z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego została już na wstępie zniweczona zapisami aktu koncesyjnego. Co gorsza, równocześnie z koncesją dla Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej król udzielił również zezwolenia na budowę Kolei Poznańsko-Kluczborskiej (*Posen-Kreutzburger Eisenbahn*), wiodącej z Poznania przez Środę Wielkopolską, Jarocin, Ostrów Wielkopolski, Kępno do Kluczborka. Kluczbork położony był także

³⁶ APP OG, Akta miasta Gniezno, sygn. 1792, drukowane pismo reprezentantów konsorcjum do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z X 1871.

³⁷ M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, op. cit., s. 48–49.

³⁸ APP OG, Akta miasta Gniezno, sygn. 1792, drukowane pismo reprezentantów konsorcjum do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z X 1871.

³⁹ *Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Posen/Dziennik urzędowy Królewskiej Regencyi w Poznaniu* 1872, nr 45 (druk symultaniczny), s. 359–366 (powyższe informacje i cytaty).

na Kolei Prawego Brzegu Odry, ale znacznie bliżej Tarnowskich Gór, co spowodowało, że transporty górnośląskiego węgla oraz innych towarów kierowano na Poznań i Gniezno już w Kluczborku, rezygnując z dalszej drogi przez Oleśnicę, tym bardziej że w węzłowym Jarocinie można było skierować pociąg do Gniezna trasą Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej⁴⁰.

Pomimo tych niesprzyjających okoliczności, na zgromadzeniach generalnych w dniach 16 maja i 2 września 1872 r. zatwierdzono statut ukonstytuowanego oficjalnie Towarzystwa Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej (*Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft*). Umocowano także prawnie Komitet Założycielski, składający się z dotychczasowych członków konsorcjum oraz starosty krotoszyńskiego Hermanna Gläsera i wrzesińskiego Juliusa Feige. Nieco wcześniej, bo już 16 kwietnia 1872 r., powierzono budowę linii, na podstawie zatwierdzonych projektów, Przedsiębiorstwu Budowy Kolei F. Plessner i Sp. Spółka Komandytowa (*Baugesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen F. Plessner & Comp. Kommandit-Gesellschaft*)⁴¹.

Budowa rozpoczęła się na wiosnę 1873 r., a więc okres realizacji inwestycji przypadł na czas kryzysu gospodarczego w Rzeszy Niemieckiej, po kilkuletniej prosperity okresu grynderskiego⁴². Doprowadziło to szybko do problemów finansowych realizującej inwestycję firmy Plessnera. Objawiły się one już na początku 1874 r. brakiem funduszy na dalszą budowę, co zagroziło jej wstrzymaniem. W związku z tym dyrekcja Kolei podjęła decyzję o wypłacie większych należności bezpośrednio dostawcom i przedsiębiorcom zatrudnionym przy budowie linii, z pominięciem firmy Plessnera. Jednocześnie przygotowywano się do przejęcia realizacji inwestycji przez dyrekcję Kolei, co wynikało z narastających kłopotów generalnego wykonawcy. Było to bardzo ryzykowne, bowiem firmie Plessnera wypłacono już 60% wartości kapitału zakładowego i całe przedsięwzięcie groziło bankructwem. 29 czerwca 1874 r. nadzwyczajne Zgromadzenie Generalne Towarzystwa zatwierdziło nowy kontrakt, w którym dyrekcja Kolei z dniem 30 czerwca przejęła dalsze prowadzenie budowy, aż do jej ukończenia, na rachunek przedsiębiorstwa Plessnera. Brak środków fi-

nansowych zażegnano wykupem pozostałych 40% akcji uprzywilejowanych przez nowe instytucje finansowe, na czele których stanęło Berlińskie Towarzystwo Handlowe (*Berliner Handelsgesellschaft*). Dzięki pozyskanym środkom dyrekcja Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej, której przewodniczył radca rejencyjny i budowlany Wilhelm Grapow, słynny twórca gmachu Dworca Górnośląskiego we Wrocławiu (ob. Wrocław Główny)⁴³, zdołała sfinalizować inwestycję⁴⁴. 26 czerwca 1875 r. nastąpił odbiór krajowy linii Oleśnica – Gniezno na odcinku z Oleśnicy do Krotoszyna, a 30 czerwca 1875 r. rozpoczęto eksploatację całego szlaku. 4 lipca urządzono oficjalną uroczystość otwarcia linii i w tym dniu zaproszeni goście mogli podróżować bezpłatnie z Gniezna albo Oleśnicy do Krotoszyna. Z Wrocławia do Oleśnicy gości dowoziły specjalne pociągi Kolei Prawego Brzegu Odry, zaś z Poznania do Gniezna podstawione przez Królewską Dyrekcję Kolei Górnośląskiej⁴⁵.

Zaproszeni oficjele mogli zapoznać się z przebiegiem linii, [...] która łączy stację Oleśnica Kolei Prawego Brzegu Odry ze stacją Gniezno Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej, biegnie z niewielkimi odchyleniami – od strony Oleśnicy – w kierunku północnym, który to kierunek zyskuje przez ostry łuk, zaraz po wyjściu z Oleśnicy. Równocześnie przekracza tu wysokim nasypem rzekę Oleśnicę i wiedzie przez bardzo żyzne pola aż do Dobroszyc, gdzie znajduje się przystanek, dalej przecinając wielki las, do Grabowna Wielkiego, z przystankiem, który służy równocześnie położonemu około 3 km na wschód miastu Twardogóra, do którego z uwagi na wysokie położenie w terenie nie było można bezpośrednio dotrzeć. Krótko przed tą stacją kolej osiąga swój najwyższy punkt. Stąd opada przez Bukowice i Krośnice, przy tej ostatniej miejscowości wzniesiona jest stacja, do Doliny Baryczy, przy której południowej odnodze zbudowana jest stacja dla leżącego około 2 km na zachód miasta Milicza. Przekraczając Barycz przesklepionym mostem o pięciu przęsłach o rozpiętości 12,5 m, prowadzi dalej do Cieszkowa i Zdun, te ostatnie ze stacją, dalej prosto, na Krotoszyn, najbardziej znaczące miasto na linii kolejowej, z różnymi zakładami przemysłowymi. Dalej następuje stacja Koźmin, ważne komunikacyjnie miasto, oplecione pięcioma

⁴⁰ T. Dohnalowa, *Rozwój transportu...*, op. cit., s. 175–176.

⁴¹ APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9198, *Geschäfts-Bericht der Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft pro 1875 (von Betriebsöffnung am 30. Juni bis Ablauf des Jahres)*, Breslau 1876, s. 5.

⁴² Ibidem, s. 6.

⁴³ Szerzej o W. Grapowie zob.: E. Mikołajczak, *Wilhelm Grapow [w:] Wrocławskie dworce...*, op. cit., s. 256–257.

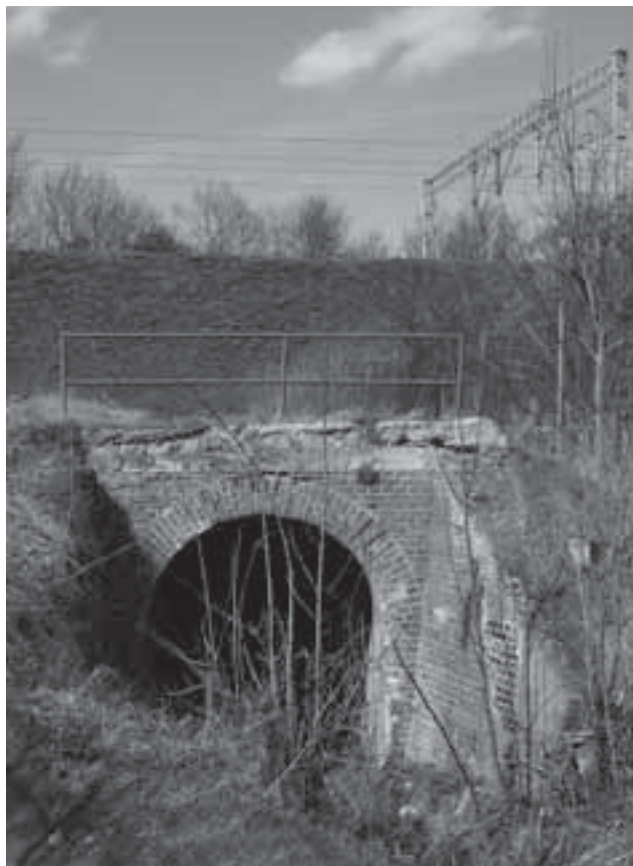
⁴⁴ APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9198, *Geschäfts-Bericht der Direction...*, op. cit., s. 5–6.

⁴⁵ APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9198, s. 124–128, 131, 146.

szosami, następnie Jarocin, stacja węzłowa z Koleją Poznańsko-Kluczborską, dalej Żerków. Miasto o tej samej nazwie leży w odległości około 4,7 km, a pomiędzy Żerkowem i następną stacją – Miłosław, została przekroczona Warta na najznaczniejszym moście z pięcioma przęsłami o świetle 41,5 m, dwoma o 21,0 m i sześcioma przęsłami zalewowymi o świetle 9,0 m; tutaj jest najniższy punkt kolei. Na północ od Miłosławia następuje stacja Września, obok której miasto o tej samej nazwie, uczestniczące w żywiolowym handlu z Rosją, potem przystanek Czerniejewo dla położonego około 5 km na zachód miasta Czerniejewo, w końcu Gniezno⁴⁶.

Otwarta w końcu czerwca 1875 r. jednotorowa Kolej Oleśnicko-Gnieźnieńska liczyła 161,75 km (21,6 mili), a jej budowa trwała 2 lata i kwartał. Trudności finansowe sprawiły, że w chwili oddania linii do eksploatacji wiele instalacji oraz obiektów na całym szlaku nie było jeszcze ukończonych, a część miała charakter prowizoryczny. Mimo to całkowita suma wydatków poniesionych na budowę do końca 1875 r., łącznie z wykupem ziemi, osiągnęła już ponad 20,90 mln marek. Połączenie umożliwiło lepsze skomunikowanie przygranicznych terenów Królestwa Polskiego (z Oleśnicy do Podzamcza na granicy z zaborem rosyjskim doprowadzona była Kolej Wrocławsko-Warszawska – *Breslau-Warschauer Eisenbahn*) ze Szczecinem i Hamburgiem, a ponadto prowincji poznańskiej ze śląską. Wspólna stacja z Koleją Prawego Brzegu Odry w Oleśnicy dawała natomiast wspomnianą już możliwość skrótowej komunikacji Górnego Śląska z Bydgoszczą i Toruniem (przez Gniezno), a tym samym z położonymi na wschód oraz północny wschód stacjami *Ostbahnu*. W efekcie, dla tej relacji nastąpiło skrócenie drogi o 75 km w stosunku do dostępnej dotychczas trasy *via Wrocław – Poznań*⁴⁷.

Na szlaku kolei znalazło się 14 stacji oraz przystanków, na których ustawiono 13 budynków dworcowych, w tym 2 – w Jarocinie i Gnieźnie – prowizoryczne. W Oleśnicy użytkowano budynek dworca Kolei Prawego Brzegu Odry, a w Jarocinie dworzec Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej był współużytkowany przez Towarzystwo Kolei Poznańsko-Kluczborskiej. W węzłowym już teraz Gnieźnie, pomimo istnienia dworca Kolei Górnośląskiej, musiano zbudować własny. Ponadto na linii wzniesiono



Fot. 7. Przepust wodny z ok. 1874 r. (km 43,69), znajdujący się w pierwotnym podtorzu linii Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej (wysokość 3,9 m od dna przepustu), w głębi przesunięty i usypany w pierwszej dekadzie XX w. nasyp z torami linii (wysokość 11,15 m od dna przepustu) – fotografia z 2010 r.

14 magazynów towarowych, 5 lokomotywni z 24 stanowiskami dla parowozów, 8 stacji wodnych z napędem parowym, 32 domy dróżników i wartowników. Dla taboru kolejowego, który w końcu 1875 r. liczył 25 parowozów, 48 wagonów osobowych i 456 towarowych, w Oleśnicy zbudowano warsztaty naprawcze⁴⁸.

Z uwagi na istotne różnice terenu, większość linii biegła nasypami (91,56 km) i przekopami (54,41 km), a jedynie 15,79 km przebiegało na równi z terenem. Torowisko otrzymało szerokość 5,5 m i na mostach oraz w terenie równym poziomowi linii zostało przygotowane już pod drugi tor. Długość głównego toru przelotowego wynosiła 161,76 km, a wraz z torami stacijnymi oraz innymi, bocznymi, osiągnęła 188,72 km. Najważniejszymi obiektami inżynieryjnymi na szlaku były 2 mosty: na Baryczy i Warcie. Ten pierwszy, pięcioprzęsłowy, został wykonany w konstrukcji sklepionej, drugi posiadał ustrój kombinowany. Tworzyło go 5 przęseł stalowych po 41,5 m rozpiętości, 2 stalowe po 21,0 m oraz 6 przę-

⁴⁶ APWr, Rejencja Wroclawska, sygn. I/9198, *Geschäfts-Bericht der Direction...*, op. cit., s. 6.

⁴⁷ Ibidem, s. 6, 14, 18.

⁴⁸ Ibidem, s. 10, 14.

Tabela 2. Kilometraż i statystyka najważniejszych obiektów budowlanych Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej w chwili uruchomienia

Linia Oleśnica – Gniezno (0,0–161,8 km)							
Stacja/ <i>Przystanek</i>	Odległość w km	Km linii	Dworzec	Magazyn towarowy	Lokomotywnia	Stacja wodna	Budynek mieszkalny
Oleśnica	0,0	0,0	-	1	1	?	?
<i>Dobroszyce</i>	9,0	9,0	1	1	-	?	?
<i>Grabowo Wielkie</i>	8,5	17,5	1	1	-	?	?
<i>Krośnice</i>	15,5	33,0	1	1	-	?	?
Milicz	9,0	42,0	1	1	1	?	?
<i>Zduny</i>	14,5	56,5	1	1	-	?	?
Krotoszyn	7,5	64,0	1	1	-	?	?
<i>Koźmin Wlkp.</i>	14,5	78,5	1	1	-	?	?
Jarocin	15,6	94,1	1	1	1	?	?
<i>Żerków</i>	12,0	106,1	1	1	-	?	?
<i>Miłosław</i>	15,4	121,6	1	1	-	?	?
Września	14,5	136,1	1	1	1	?	?
<i>Czerniejewo</i>	11,0	147,1	1	1	-	?	?
Gniezno	13,0	160,1	1	1	1	1	1
Razem	160,15	-	13	14	5	8	?

Źródło: Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wroclawska, sygn. I/9198, s. 132, *Geschäfts-Bericht der Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft pro 1875 (von Betriebseröffnung am 30. Juni bis Ablauf des Jahres)*, Breslau 1876, s. 10.

seł ceglanych sklepionych. Oprócz tych mostów na linii znalazło się 138 mniejszych oraz 25 większych przepustów i mostów, a także 36 wiaduktów (sklepione, stalowe i drewniane)⁴⁹.

Stacja końcowa linii z Oleśnicy znalazła się w Gnieźnie. Jej rozwiązania techniczne oraz lokalizacja były rozpatrywane szczegółowo od początku budowy samej kolei. Już w marcu 1873 r. ustalono bezpośrednie sąsiedztwo istniejącej stacji Kolei Górnośląskiej oraz projektowanej Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej w celu połączenia torów obydwu towarzystw i umożliwienia przejazdu pociągów z jednej kolei na drugą. Minister handlu, przemysłu i robót publicznych nakazał ponadto, aby tor nowej linii – w obrębie gnieźnieńskich stacji – poprowadzić równolegle i możliwie najbliżej toru Kolei Górnośląskiej, ponadto zaznaczył też, że łuk toru przy wejściu na stacje powinien mieć promień co najmniej 1000 m. Zalecenia te miały na celu nie tylko ułatwienie prowadzenia ruchu na obu stacjach, ale przede wszystkim maksymalne zmniejszenie odstępów pomiędzy torami Kolei Górnośląskiej i Oleśnicko-Gnieźnieńskiej, przecinającymi Szosę Gnieźnieńsko-Witkowską (*Gnesen-Witkower Chaussee*), późniejszą ul. Wrześnińską (*Wreschenerstrasse*) i Witkowską (*Witkowerstrasse*). Pozwoliłoby to na ograniczenie problemów wynikających z ruchu pieszego i kołowego

prowadzonego z Gniezna na południe, a tamowanego ruchem kolejowym. Zresztą władze państwowe – korzystając z okazji – chciały wymusić, na koszt Towarzystwa Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej, przesunięcie ówczesnej szosy i przeprowadzenie jej tunelem pod torem Kolei Górnośląskiej, czego w końcu zaniechano⁵⁰. 14 marca 1873 r. dyrekcja Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej przekazała dyrekcji Kolei Górnośląskiej projekt swojej stacji w Gnieźnie w celu sprawdzenia. Miał on jednak charakter prowizoryczny, bowiem władze Towarzystwa zaczęły zabiegać o możliwość przedłużenia kolei z Gniezna do Nakła, co miało decydujący wpływ na ostateczny kształt stacji wraz z lokalizacją budynków⁵¹.

Koncepcja przedłużenia Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej z Gniezna do Nakła, forsowana od 1873 r. przez przewodniczącego dyrekcji tejże kolei, W. Grapowa, narodziła się prawdopodobnie po udzieleniu koncesji na budowę Kolei Poznańsko-Kluczborskiej. Być może również w związku z zawiązaniem w marcu 1873 r. przez

⁵⁰ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo ministra handlu, przemysłu i robót publicznych do rejencji w Bydgoszczy z 14 III 1873; sygn. 16180, t. 2, pismo prezydenta rejencji bydgoskiej do nadprezydenta prowincji poznańskiej z 7 X 1909, w odpisie do ministra robót publicznych z 19 X 1909.

⁵¹ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, kopia pisma królewskiego rady budowlanego Plattnera do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z 13 VI 1873.

⁴⁹ Ibidem, s. 7–8.

władze powiatów gnieźnieńskiego, mogileńskiego, szubińskiego oraz bydgoskiego komitetu na rzecz budowy bezpośredniego połączenia kolejowego z Gniezna do Bydgoszczy⁵². Grapow i inni członkowie Towarzystwa musieli zdawać sobie sprawę, że zyskowny ruch towarowy z Górnego Śląska pójdzie trasą z Kluczborka przez Kępno do Jarocina, a stąd dopiero na Poznań względnie Gniezno, omijając tym samym większą część linii z Oleśnicy do Gniezna. Dlatego poprawy rentowności Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej upatrywali w jej bezpośrednim połączeniu z Królewską Koleją Wschodnią w Nakle. W dodatku, według wyliczeń Grapowa, trasa z Gniezna do Nakła, przy założeniu, że linia zostałaby poprowadzona po zachodniej stronie Gniezna, liczyła 9,5 mili, a z Nakła do Bydgoszczy 3,6 mili, a więc w sumie zaledwie 13,1 mili (ok. 98,7 km). W wypadku wariantu obejścia miasta po wschodniej stronie, długość szlaku z Gniezna do Bydgoszczy wzrosłaby do 13,5 mili (ok. 101,7 km), co i tak było znacznie krótszą drogą w stosunku do odcinka Kolei Górnośląskiej (Gniezno – Inowrocław – Bydgoszcz), liczącego ok. 152 km. Pomysł miał zatem szansę wpłynąć znacząco na potencjalne zyski Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej. Problem polegał jednak na tym, że udzielające koncesji państwo pruskie, ze wspomnianych już wcześniej powodów, nie było zainteresowane likwidowaniem monopolu Kolei Górnośląskiej na obsługę połączenia z Poznania do Bydgoszczy. Zresztą od 1874 r. prywatne towarzystwo miało kłopoty finansowe, które ostatecznie przekreśliły krystalizującą się już od początku lat 70. XIX w. ideę budowy kolei z Gniezna do Nakła⁵³. Z analogicznych powodów nie udało się także uzyskać państwowego poparcia dla linii spinającej w sposób bezpośredni Gniezno z Bydgoszczą. Trzeba jednak przyznać, że argumentacja o potrzebie maksymalnego skrócenia drogi transportu górnośląskiego węgla (w celu jego potaniania) do Gdańska i Elbląga, a więc ośrodków korzystających masowo z tańszego, bowiem sprowadzanego drogą morską węgla angielskiego, musiała być kłopotliwa dla władz w Berlinie⁵⁴.

Ostatecznie Towarzystwo Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej wymogło na władzach państwowych budowę prowizorycznej stacji osobowej wraz z dworcem oraz

⁵² APB, Rejencja w Bydgoszczy (1815–1919), sygn. I/1622, k. 4.

⁵³ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo dyrekcji Towarzystwa Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z 8 XI 1873.

⁵⁴ APB, Rejencja w Bydgoszczy (1815–1919), sygn. I/1622, k. 5–7.

najbardziej niezbędną infrastrukturą techniczno-budowlaną. Argumentowano to nie tylko brakiem rozstrzygnięcia w sprawie kolei do Nakła, ale także uciekającym terminem koncesji. Sam Grapow w piśmie do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych nie omieszczał przywołać nawet kłopotów kolejowego potentata, pisząc: *Królewska Dyrekcja Kolei Górnośląskiej, która jak wiadomo rozpoczęła budowę Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej już w 1868 roku, jeśli nie wcześniej, do dziś, po upływie 5 lat nie była w mocy wykończyć całkowicie budynku stacyjnego w Gnieźnie i na innych stacjach tejże linii, podczas gdy ma do dyspozycji największą kadrę ludzi oraz przygotowane przez państwo środki [...]*⁵⁵. W lutym 1874 r., mocą ministerialnej decyzji, Towarzystwo uzyskało pozwolenie na budowę prowizorycznego budynku dworca, z zastrzeżeniem jednak, że w przyszłości zostanie wzniesiony normalny, murowany dworzec⁵⁶.

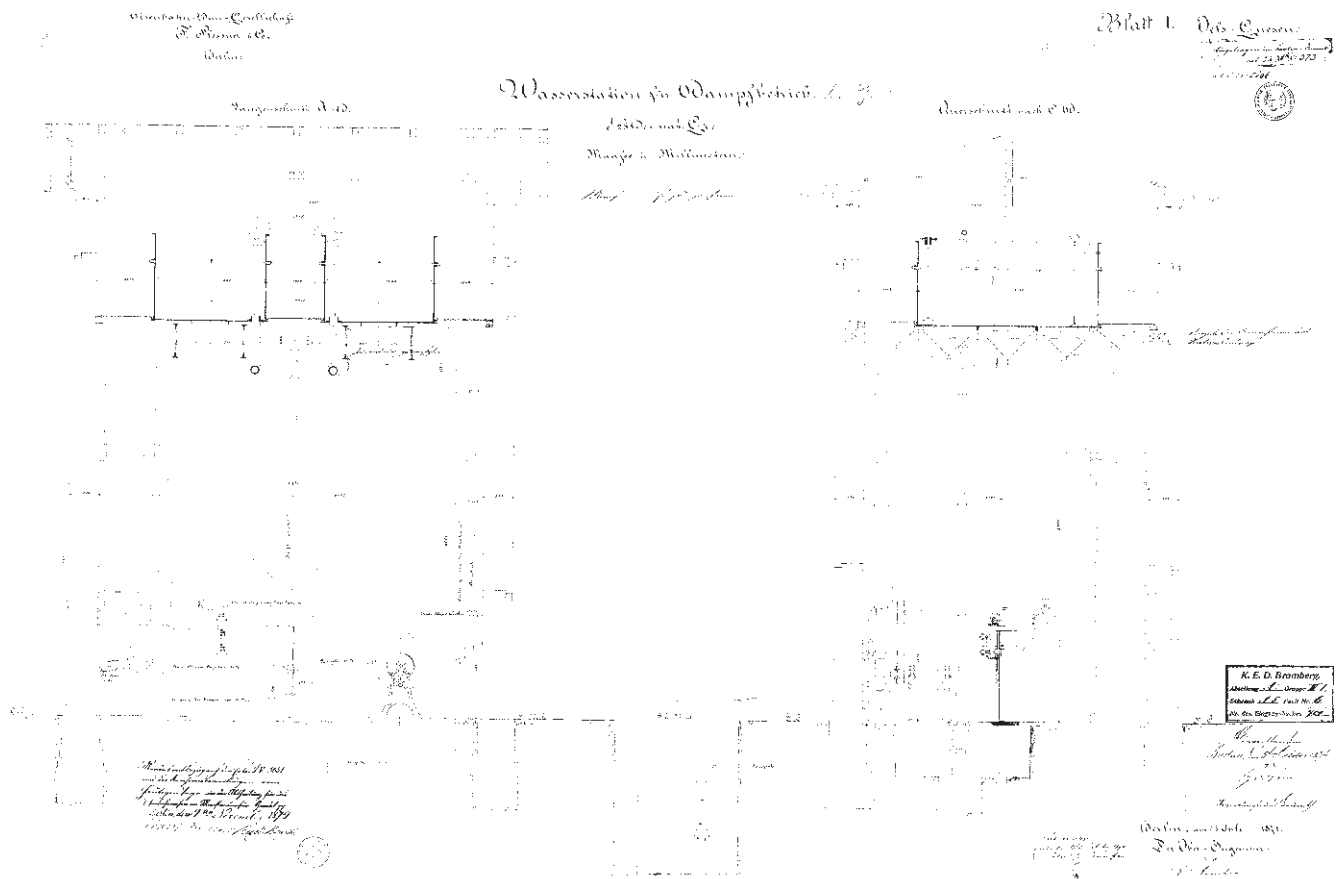
Teren stacji Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej graniczył ze stacją Kolei Górnośląskiej od południa i południowego zachodu. Znalazł się w obrębie dzisiejszego zaplecza techniczno-eksploatacyjno-ruchowego stacji (parowozownia), zamkniętego od południa przebiegiem ul. Składowej, zaś od zachodu wiaduktem im. Księdza Jerzego Popiełuszki. Podstawową infrastrukturę budowlaną stacji stanowiły: czterostanowiskowa lokomotywownia wachlarzowa z umieszczoną po zachodniej stronie obrotnicą, prowizoryczny dworzec, magazyn towarowy, stacja wodna z wieżą ciśnień oraz niewielki budynek mieszkalno-biurowy⁵⁷.

Hala wachlarzowa lokomotywowni stanęła w miejscu ob. starszej i mniejszej lokomotywowni wachlarzowej. Reliktami parowozowni Towarzystwa jest wschodni, najsilniej przebudowany i rekonstruowany fragment mniejszej lokomotywowni, a więc część mieszcząca później pomieszczenia warsztatowe oraz socjalne personelu lokomotywowni. Obrotnica znajdowała się w miejscu obecnej, aczkolwiek miała znacznie mniejszą średnicę. Na wysokości obrotnicy, ok. 10 m na zachód wzniesiono

⁵⁵ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo dyrekcji Towarzystwa Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z 8 XI 1873.

⁵⁶ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo kolejowego radcy komisijnego Górnośląskiego Towarzystwa Kolejowego do ministra robót publicznych z 25 III 1879.

⁵⁷ APP, Landeshauptverwaltung, sygn. 466, plany: stacja Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej z bocznicą kolejową do cukrowni, Bromberg 1882 r.; plan sytuacyjny stacji Gniezno, Bromberg 1901 r.



Fot. 8. Projekt stacji wodnej Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej w Gnieźnie (1874 r.)

stację wodną z wieżą ciśnień (dziś w tym miejscu znajdują się tory wjazdowe z obrotnicy do stanowisk postojowych zachodniej części hali wachlarzowej. Wieża stała zarazem przy południowo-wschodnim krańcu położonego równoleżnikowo peronu. Kilkadziesiąt metrów na zachód od stacji wodnej, w miejscu gdzie dziś wznosi się wieża wodna typu grzybek, zbudowany był dworzec, oparty na planie prostokąta, z centralnymi ryzalitami od północy i południa. Po stronie północnej graniczył z peronem, zaś od południa otaczał go plac dojazdowy z drogą poprowadzoną w kierunku ob. wiaduktu drogowego, wówczas jeszcze Szosy Gnieźnieńsko-Witkowskiej. Nieopodal lokomotywowni, po jej wschodniej stronie, stał budynek mieszkalno-biurowy. Na południe od niego wykonano rampę przeładunkową. Budynek magazynowy ulokowano daleko na wschód od lokomotywowni wachlarzowej⁵⁸.

O architekturze wzniesionych zabudowań wiadomo niewiele, ponieważ – z wyjątkiem stacji wodnej – nie udało się dotrzeć do dokumentacji budowlanej względ-

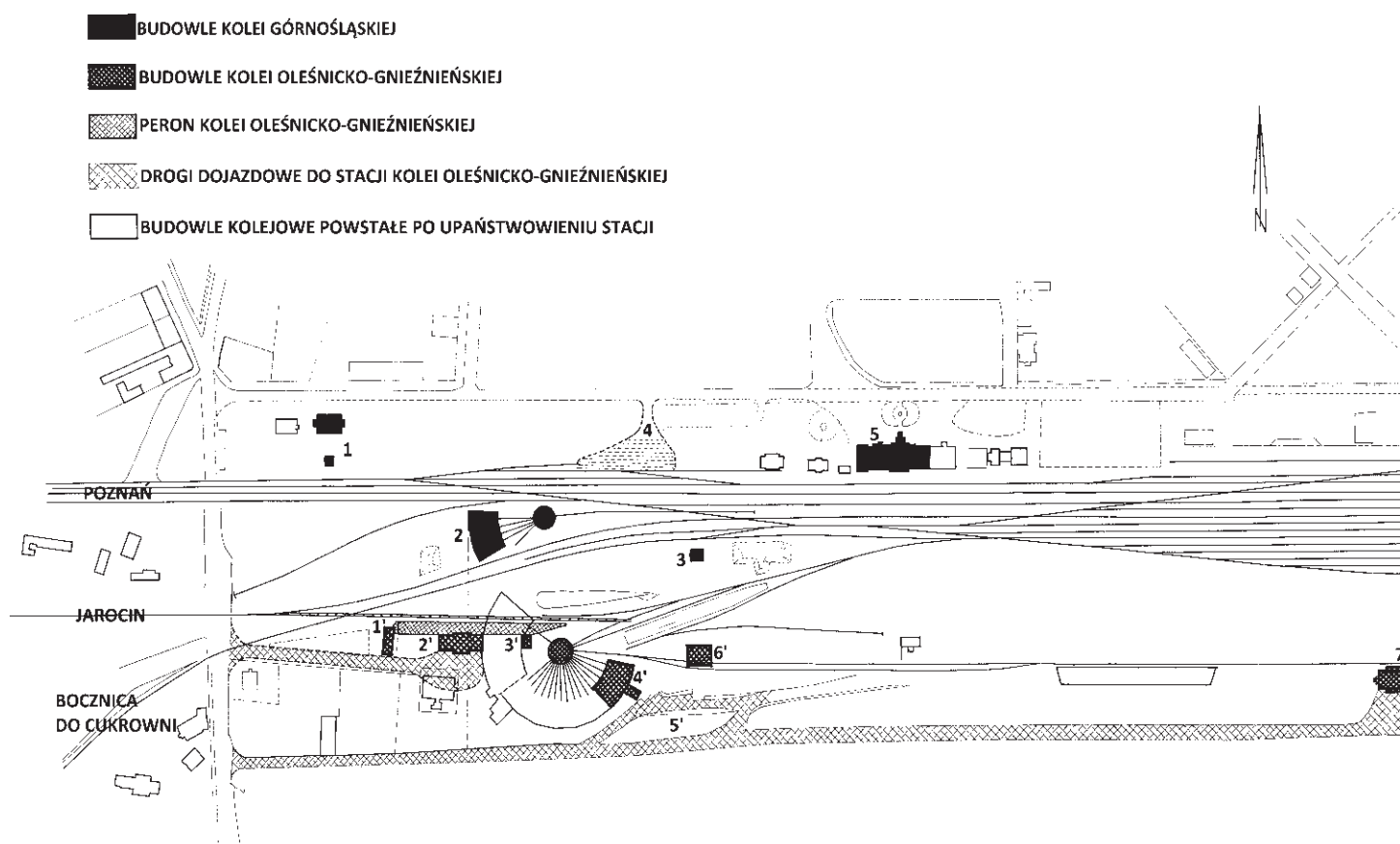
nie ikonografii. Z materiałów archiwalnych w Berlinie wynika, że dworzec posiadał konstrukcję drewnianą, był obiektem podpiwniczonym, a w strefie nadziemnej dwukondygnacyjnym. Wewnątrz oprócz pomieszczeń administracyjnych znajdowały się także pomieszczenia recepcyjne, m.in. poczekalnia III klasy, a także restauracja⁵⁹. Natomiast wieża wodna (stacja wodna), zaprojektowana w 1874 r., była budowlą opartą na planie prostokąta. W przyziemiu mieściła kocioł parowy, stojącą maszynę parową oraz pompę tłokową o napędzie pasowym. Na poddaszu natomiast znajdowały się 2 prostopadłościenne, nitowane stalowe zbiorniki wody, oparte na kratownicowych dźwigarach. Każdy z nich mógł pomieścić maksymalnie niespełna 9 m³ wody⁶⁰.

Zrealizowana w pierwszej połowie lat 70. XIX w. infrastruktura budowlana sąsiadujących ze sobą stacji przetrwała praktycznie bez żadnych zmian aż do końca

⁵⁸ APP, Landeshauptverwaltung, sygn. 466, plan: stacja Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej z bocznica kolejową do cukrowni, Bromberg 1882 r.

⁵⁹ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo kolejowego rady komisijnego Górnośląskiego Towarzystwa Kolejowego do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z 9 IX 1874.

⁶⁰ APKP Cargo S.A. WZS, plan: Wasserstation für Dampfbetrieb [Bhf. Gnesen], Berlin 25 VII 1874.



Mapa 1. Najważniejsze obiekty budowlane i inżynierskie stacji Kolei Górnoląskiej oraz stacji Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej na podkładzie sytuacyjnym stacji z 1901 r. (kreśliła Lucja Gajda).

Obiekty Kolei Górnoląskiej:

- 1 – budynek mieszkalny i gospodarczy urzędników kolejowych,
- 2 – lokomotywnia wachlarzowa z obrotnicą,
- 3 – stacja wodna,

4 – rampa przeładunkowa,

5 – dworzec,

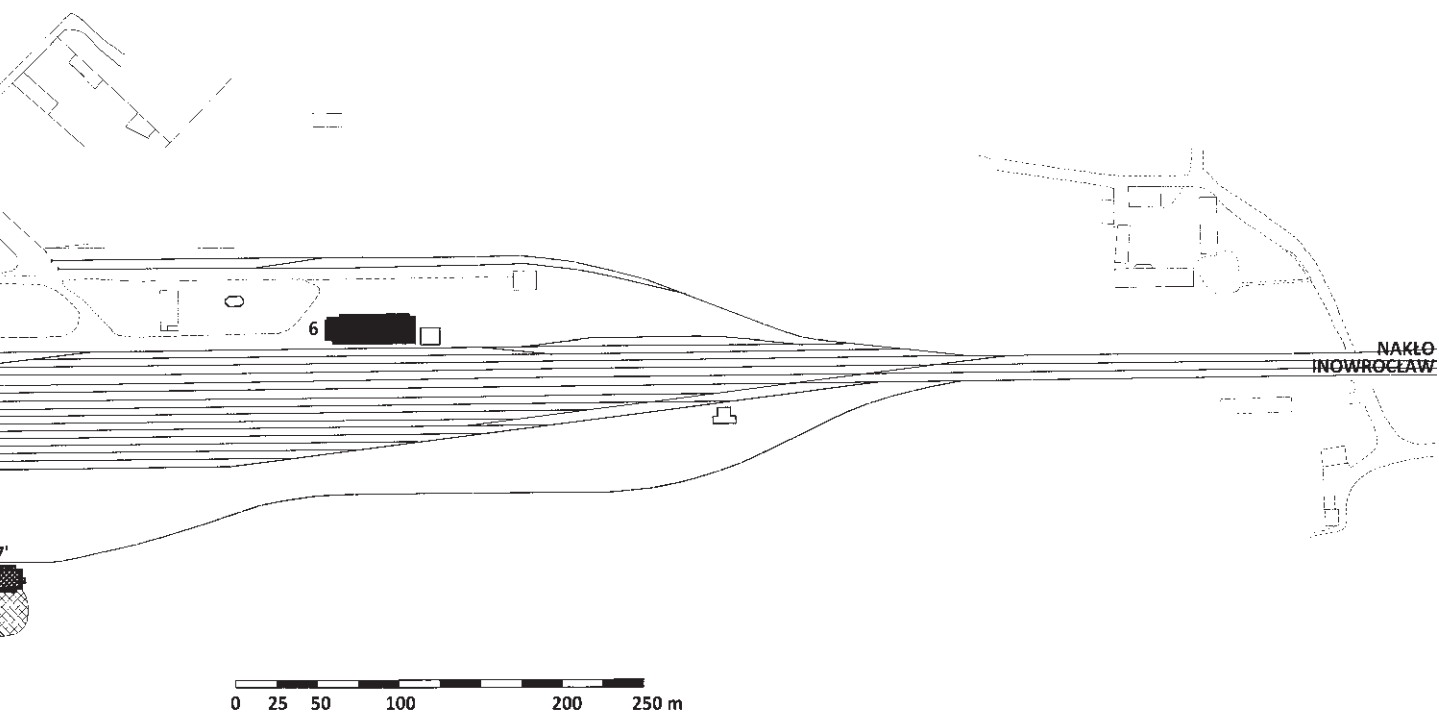
6 – magazyn towarowy.

istnienia obydwu towarzystw kolejowych jako spółek prywatnych. Co prawda już w 1878 r. władze rejencji bydgoskiej przypomniały Towarzystwu Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej o potrzebie likwidacji prowizorycznego dworca i zastąpienia go murowanym, ale wobec trudnej sytuacji finansowej spółki szybko zrezygnowały z nacisków. Okazało się bowiem, że w ciągu 1878 r. ze stacji w Gnieźnie skorzystało łącznie 22 400 osób (przyjeżdżający i wyjeżdżający), a więc dziennie zaledwie 61 pasażerów, z których 65% stanowili w dodatku podróżni IV klasy. Nikły ruch osobowy na stacji Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej był również głównym powodem wstrzymania się przez rejencję od egzekwowania od Towarzystwa budowy bezkolizyjnego skrzyżowania torów

z ul. Wrześcińskiej⁶¹. O braku podróżnych trudno natomiast mówić w odniesieniu do sąsiedniego dworca Kolei Górnoląskiej. Tutaj w 1880 r. z pociągów wysiadło 90 306 ludzi, a wsiadło do nich 91 030 osób. Zatem dziennie przez stację przewijało się bez mała 500 podróżnych, czyli niemal 9-krotnie więcej niż przez dworzec Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej. Do tego dochodził jeszcze duży ruch towarowy: w 1880 r. przyjęto i wyeksponowano niemal 70 000 t towarów, ponadto przeszło 3300 koni⁶². Mimo to wprowadzane zmiany nie miały poważniejszego znaczenia dla infrastruktury oraz układu przestrzennego stacji,

⁶¹ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo kolejowego rady komisijnego Górnoląskiego Towarzystwa Kolejowego do ministra robót publicznych z 25 III 1879.

⁶² Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1880, Breslau 1881, Anlage 22.



Obiekty Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej:

- 1' – budynek magazynowy,
- 2' – dworzec, 3' – stacja wodna,
- 4' – lokomotywnia wachlarzowa z obrotnicą,

- 5' – rampa przeładunkowa,
- 6' – budynek mieszkalny urzędników kolejowych,
- 7' – magazyn towarowy.

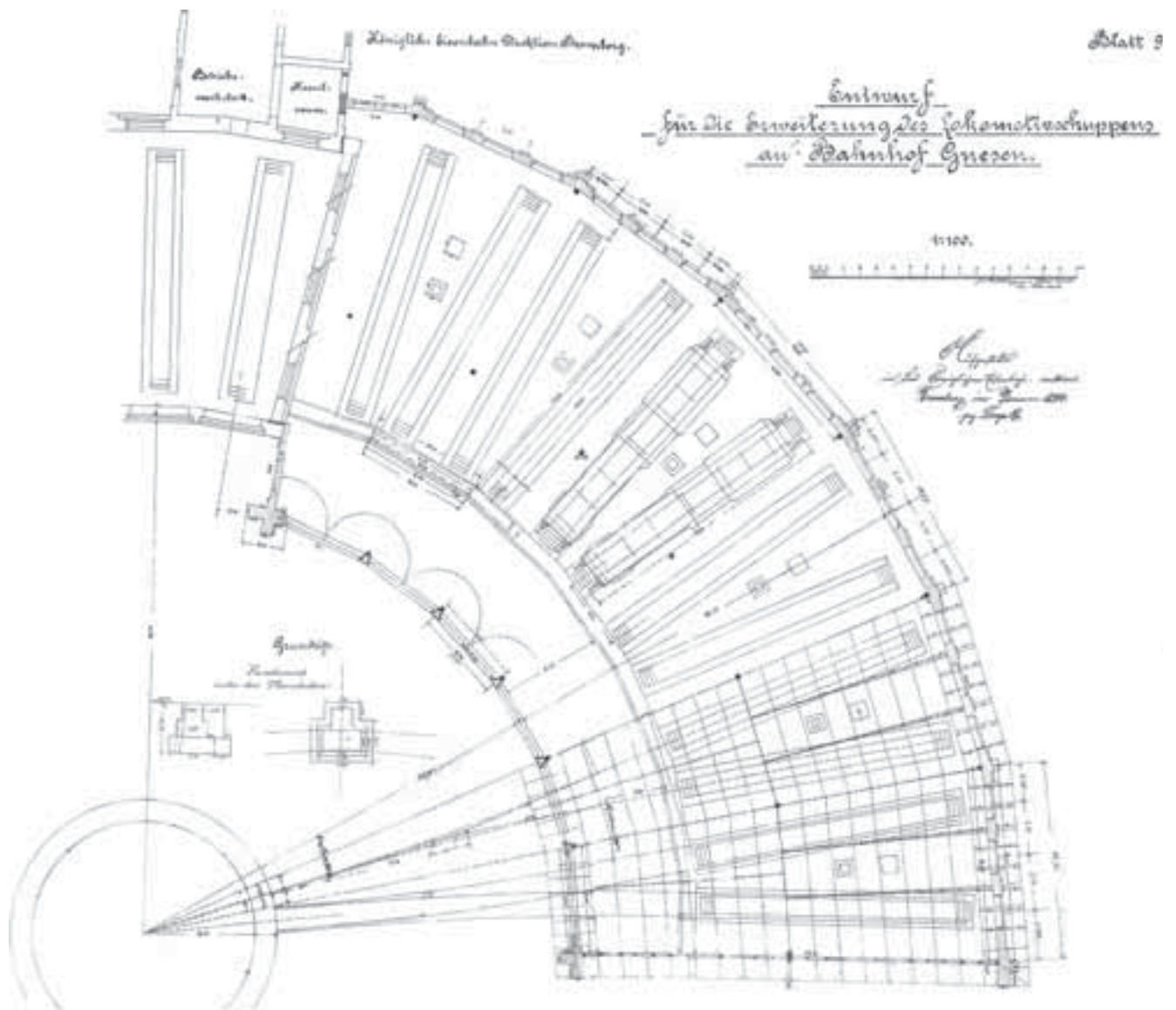
choć niektóre poprawiały standardy jej funkcjonowania. Tak było w 1876 r., kiedy dyrekcja Kolei Górnośląskiej zdecydowała się na podłączenie stacji z dworcem do miejskiej sieci gazowej i realizację oświetlenia gazowego⁶³. Rok wcześniej zwiększono natomiast długość torów bocznych o 528 m, zbudowano także nową studnię ujęcia stacji wodnej⁶⁴. Ostatnią, wartą odnotowania inwestycją, dotyczącą obydwu stacji w okresie działalności prywatnych towarzystw, była realizacja w 1882 r. bocznic kolejowej do budowanej wówczas cukrowni. Tor włączony został do stacji Kolei Górnośląskiej, a dalej przechodził przez stację Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej i ul. Wrześcińską, aby po jej zachodniej stronie skierować się lu-

kiem na południe do cukrowni (tor bocznicy zachował się częściowo do dziś, choć cukrownia już nie istnieje). W związku z budową bocznic konieczne stało się przesunięcie nieco na południe drogi dojazdowej do dworca Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej, a co gorsza, nastąpiło kolejne przecięcie koleją ul. Wrześcińskiej. Przeszyta trzema osobnymi torami na znacznej długości ulica stała się od tej pory narastającym zarzewiem konfliktów pomiędzy władzami miasta a koleją, bowiem ruch na jedynej już wówczas drodze wylotowej z Gniezna w kierunku południowym siłą rzeczy uległ dalszemu utrudnieniu⁶⁵.

⁶³ *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1876*, Breslau 1877, s. 10.

⁶⁴ *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1875*, Breslau 1876, s. 43.

⁶⁵ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo kolejowego rady komisijnego Górnośląskiego Towarzystwa Kolejowego do ministra robót publicznych z 28 I 1882; APP, Landeshauptverwaltung, sygn. 466, plan: stacja Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej z bocznicą kolejową do cukrowni, Bromberg 1882 r.



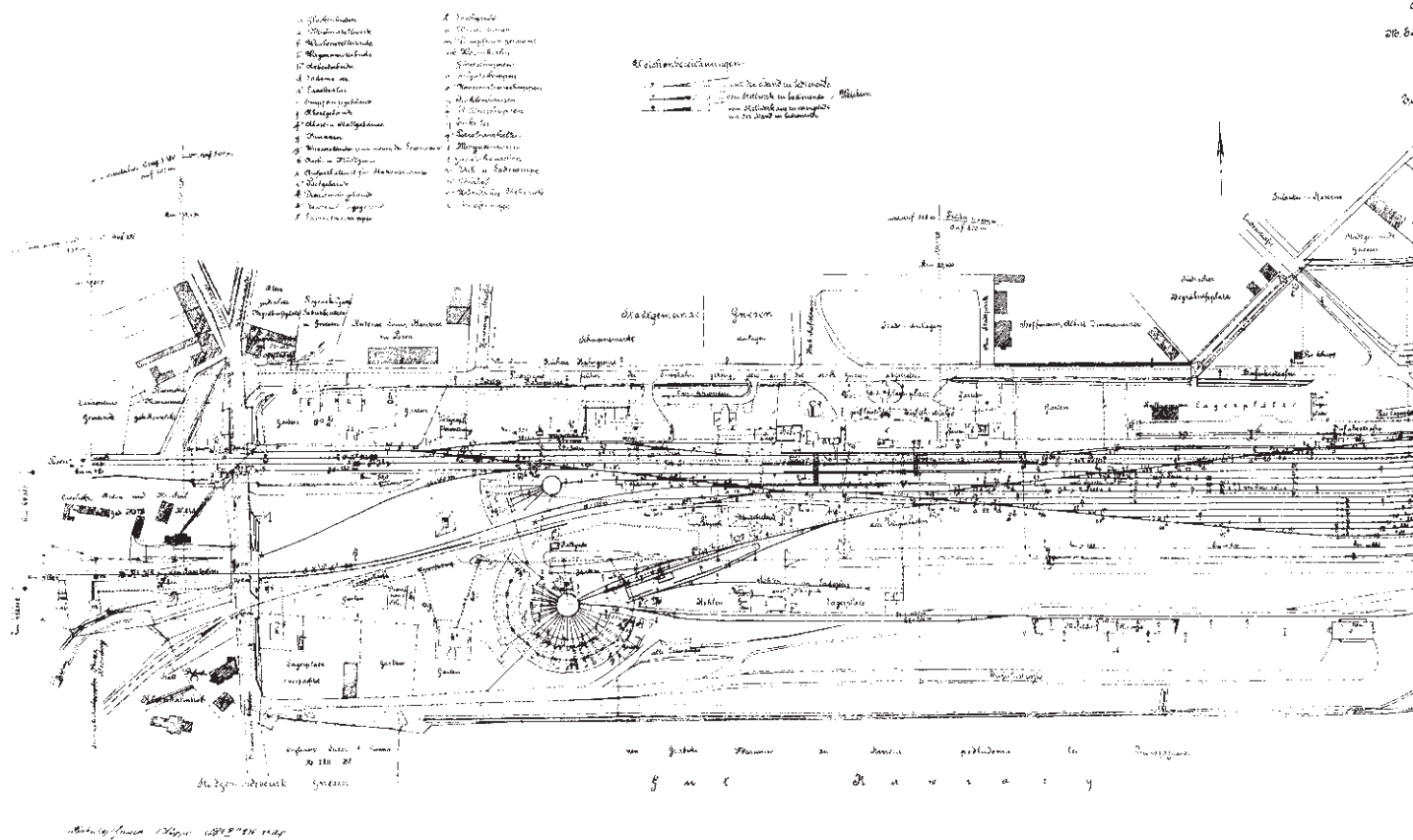
Fot. 11. Projekt dobudowy 12-stanowiskowej hali lokomotywowni (1894 r.)

W wyniku rozbudowy gmachu dworca, do już istniejącej bryły dostawiono od wschodu parterowe, nieco węższe i niższe skrzydło. Jego licowane cegłą elewacje północną i południową przeszły na sześciu osiach pełnolukowymi otworami okiennymi i drzwiowymi, zaakcentowanymi naczółkami; elewacja wschodnia była ślepa. Całość zwieńczył ceglany fryz kroksztynowy, a dekoracja elewacji została rozwiązana wyraźnie skromniej od starszej części dworca. Wewnątrz znalazła się duża halowa poczekalnia dla podróżnych III i IV klasy, z sufitem wspartym na dwóch kolumnach, zaś w zachodniej trójtaktowej części dobudowy zlokalizowano kuchnię restauratora, wyszynk doświetlony z góry świetlikiem dachowym oraz duży pokój. W dotychczasowym skrzydle wschodnim dawna poczekalnia III klasy została przemianowana na

poczekalnię I i II klasy, a dawna poczekalnia I i II klasy w dominującym masywie centralnym dworca stała się reprezentacyjnym hallem dla podróżnych. Pewnych zmian w dyspozycji wewnątrz dokonano również w skrzydle zachodnim. Rozbudowany w latach 1894–1895 gmach dworca przetrwał, z nielicznymi zmianami w układzie wewnątrz, do końca II wojny światowej²⁹. Podczas przebudowy i modernizacji w latach 1966–1967 r. historyczny dworzec został zniszczony, a zastąpiła go budowla stanowiąca do dziś jeden z bardziej szpetnych akcentów w zespole stacji³⁰. Budynek szkieletu wzniesiono po zachodniej stronie dworca, w miejscu, gdzie zmodernizowany i przebudowany

²⁹ AOKDGiK PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, plan: Empfangsgebäude Gnesen, Bl. 2, Gnesen III 1940.

³⁰ H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres 1945–1992*, Poznań 1993, s. 275.



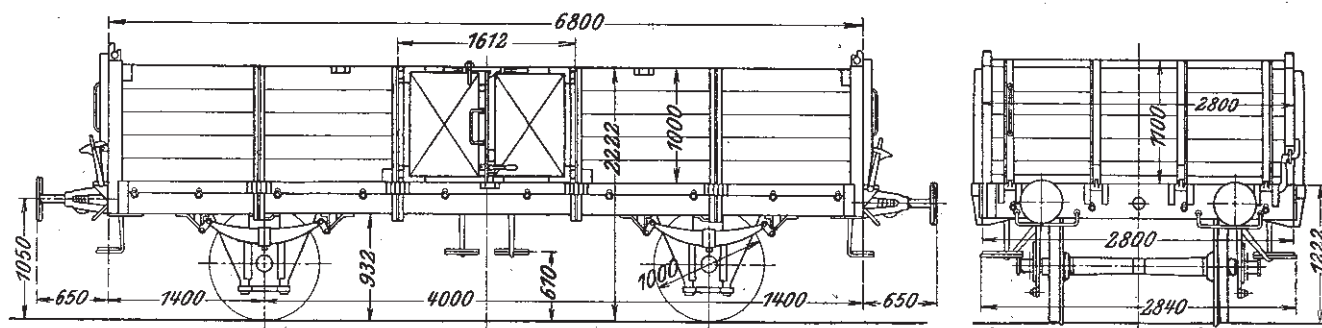
Mapa 2. Plan sytuacyjny stacji kolejowej Gniezno w 1901 r. (APP, Landeshauptverwaltung, sygn. 466)

XIX w. Przedsięwzięcie to poprawiło gospodarkę wodną stacji, a tym samym umożliwiło dalszy wzrost natężenia ruchu. To przyczyniło się jednak do zaostrzenia konfliktu pomiędzy miastem oraz innymi podmiotami a koleją o budowę bezkolizyjnej przeprawy w biegu ul. Wrześcińskiej. Doszło nawet do tego, że w 1898 r. w sprawę zaangażowało się Ministerstwo Wojny oraz Naczelne Dowództwo II Korpusu Armijnego, apelując do ministra robót publicznych o zmobilizowanie Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy do opracowania projektów tunelu bądź wiaduktu w biegu feralnej drogi³⁶. Rejencyjny radca budowlany Arthur Schlemm z bydgoskiej Dyrekcji do końca 1898 r. przygotował 2 alternatywne projekty przeprowadzenia ulicy pod torami kolejowymi³⁷. Pro-

blem polegał jednak na tym, że koncepcje Schlemma zakładały budowę tunelu nie w osi ulicy, ale na zachód od niej, co powodowało konieczność wykonania skrętów ulicy w kierunku zachodnim po północnej i południowej stronie torów. Takiemu rozwiązaniu sprzeciwił się ostro samorząd Gniezna, odrzucając plany i nalegając na realizację wiaduktu drogowego. Po stronie miasta stanął prezydent rejencji bydgoskiej, który zażądał przygotowania projektów przeprawy w osi ulicy ponad torami kolejowymi. W związku z tym Dyrekcja w Bydgoszczy opracowała szkice techniczne wiaduktu i w listopadzie 1900 r. przekazała prezydentowi Alfredowi von Conradowi, aby je przesłał samorządowi Gniezna z równoczesnym żądaniem finansowego udziału w przedsięwzięciu. W odpowiedzi władze kolejowe usłyszały, że ze względu na inne ważne wydatki miasto nie będzie partycypowało finansowo zarówno w budowie tunelu, jak i wiaduktu. Dlatego w lutym 1901 r. prezydent Dyrekcji Kolei w Bydgoszczy

³⁶ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo ministra wojny do ministra robót publicznych z 11 III 1898.

³⁷ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy do ministra robót publicznych z 18 XII 1898; *Adressbuch nebst allgemeinem Geschäfts-Anzeiger von Bromberg und dessen Vororten auf das Jahr 1898*, Bromberg 1897, s. 167.



Fot. 16. Rysunek techniczny pruskiego wagonu typu „O”, o ładowności 15 t, w wersji z drewnianymi burtami

Carl Naumann (pełnił tę funkcję w latach 1898–1903)³⁸ pisał do ministra robót publicznych: *Na podstawie tego rezultatu sądzimy zatem, że całą sprawę trzeba rozważyć, i o ile Wasza Ekscelencja nie nakaże nam inaczej, nie będziemy podejmować w tej materii żadnych dalszych kroków*³⁹. W Berlinie przyjęto punkt widzenia bydgoskiej Dyrekcji Kolei, a kwestia budowy bezkolizyjnego skrzyżowania ustąpiła wkrótce miejsca znacznie ważniejszym problemom techniczno-ruchowym gnieźnieńskiego węzła.

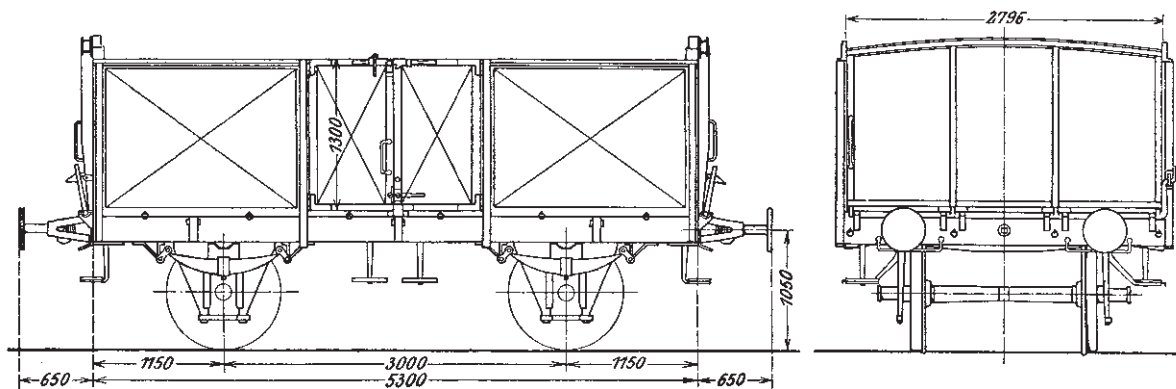
Już od przełomu XIX i XX w. na stacji borykano się z narastającym sukcesywnie problemem braku torów postojowych, a rosnące natężenie ruchu towarowego (w szczególności przewozu górnośląskiego węgla) prowadziło do coraz częstszego powstawania zatorów. W pierwszych latach XX w. sytuację pogorszyło dodatkowo wprowadzenie do masowej eksploatacji nowego typu wagonów – odkrytych wagonów towarowych typu „O” (*O-Wagen*). Były to wagony dwuosiove o ładowności 15–20 t, w wersji przeznaczonej do transportu węgla i koks (węglarki), wyposażone dodatkowo w stalowe, uchylne burty⁴⁰. Do tego doszły jeszcze prowadzone na niespotykaną wcześniej skalę przewozy towarów i w efekcie niezliczone stacje w całych Prusach, w tym i Gniezno, zostały dosłownie zakorkowane. Dlatego podczas wizyty w Gnieźnie komisarzy ministerialnych w pierwszej połowie 1903 r. zalecono natychmiastowe opracowanie planów rozbudowy układu torowego stacji

wraz z nastawniami, umożliwiającymi scentralizowanie systemu ruchu kolejowego. Główną przyczyną były wspomniane właśnie wagony typu „O”. Okazało się bowiem, że w rejonie ograniczonym liniami kolejowymi Gniezno – Nakło, Nakło – Bydgoszcz – Chełmża – Kowalewo Pomorskie i Gniezno – Inowrocław – Toruń – Kowalewo Pomorskie znajduje się aż 11 cukrowni, które podczas kampanii buraczanej wykorzystują od 900 do 1500 nowego typu wagonów. Urzędnicy Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy pisali wręcz, że: *cały okręg jest wypełniony wagonami typu „O”*. Uzasadniając dalej potrzebę rozbudowy układu torowego w Gnieźnie, informowali Berlin: *Jak tylko nastąpi wstrzymanie odpływu wagonów typu „O” na Górny Śląsk, natychmiast kilka większych stacji położonych w okręgu, jak Bydgoszcz, Inowrocław, Toruń i Gniezno jest znowu przepelnione, ponieważ stacje pośrednie z powodu całkowitego wykorzystania ich torów, nie mogą przetrzymać wagonów, wypychając je raczej do wymienionych większych stacji. W takim położeniu oprócz Torunia znajduje się najczęściej Gniezno, bowiem na tę stację odsyłane są wagony ze stacji na liniach Inowrocław – Gniezno, Inowrocław – Damasławek i Nakło – Damasławek – Gniezno. Gniezno jest zatem przepelnione wagonami „O”, w szczególności kiedy wstrzymanie nałoży się na wolną niedzielę; wówczas ruch manewrowy nie jest prowadzony normalnie i nie można odprawiać planowo pociągów towarowych*. Dlatego w czerwcu 1903 r. wystąpiono do ministra robót publicznych o przyznanie 256 000 marek na inwestycję, która miała obejmować: budowę dwóch torów postojowych (nr 41 i 42) za sumę 56 000 marek, budowę nastawni i wykonanie systemu scentralizowanego zabezpieczenia ruchu kolejowego (104 500 marek), budowę innych

³⁸ *Adressbuch nebst allgemeinem Geschäfts-Anzeiger von Bromberg und dessen Vororten auf das Jahr 1900*, Bromberg 1899, s. 139; [K.]. Born, *Die Entwicklung...*, op. cit., „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1911, s. 1461.

³⁹ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 2, pismo Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy do ministra robót publicznych z 25 II 1901.

⁴⁰ F. Kreutz, *Handbuch für den Wagenaufsichtsdienst*, Essen [192?], s. 557, 573; L. Stockert, *Handbuch des Eisenbahnmaschinenwesens*, Berlin 1908, s. 99–101.



Fot. 17. Rysunek techniczny pruskiego wagonu typu „O”, o ładowności 15 t, w wersji ze stalowymi burtami (węglarka)

mniej istotnych torów (95 500 marek)⁴¹. W Ministerstwie Robót Publicznych zdecydowano jednak zasięgnąć opinii rzeczoznawcy, która brzmiała mniej alarmująco od pisma bydgoskiej Dyrekcji. W ekspertyzie z listopada 1903 r. rzeczoznawca Michalke informował Ministerstwo, że wykonanie torów postojowych dla próżnych wagonów „O” nie jest konieczne, bowiem w międzyczasie Gniezno zostało odciążone, a poprawiony rozkład jazdy spowoduje dalsze ułatwienie ruchu na stacji. Odciążenie węzła stało się możliwe dzięki zwiększeniu liczby pociągów bezpośrednich pomiędzy Górnym Śląskiem a Prusami Wschodnimi, a także dzięki rozbudowie torów postojowych na Górnym Śląsku. Specjalista zauważył jednak, że najwięcej problemów sprawiają pociągi przybywające od popołudnia do wieczora z kierunku Inowrocławia, bowiem nie są odprawiane dalej do Jarocina albo na Górny Śląsk. To powodowało gromadzenie się wieczorem składów towarowych oraz pustych wagonów typu „O” i tym samym tarasowanie części torów rozrządowych oraz wjazdowych. Dlatego sugerował porozumienie Dyrekcji w Bydgoszczy z Dyrekcją w Poznaniu w celu skorelowania rozkładów jazdy, umożliwiających ograniczenie postoju pociągów w Gnieźnie i odprawianie ich bezpośrednio na Górny Śląsk przez Jarocin albo drogą okrężną przez Poznań i wrocławski Brochów⁴².

Rzeczywistość szybko skorygowała optymistyczny ton ekspertyzy Michalkego, bowiem od przełomu 1903 i 1904 r. problemy z pociągami towarowymi stawały się

coraz bardziej uciążliwe. Nie czekając na dalsze rozstrzygnięcia, w pierwszej połowie 1904 r. Dyrekcja w Bydgoszczy opracowała szczegółowy projekt rozbudowy gnieźnieńskiej stacji towarowej. Jednocześnie 2 czerwca 1904 r. w Poznaniu zorganizowano naradę przedstawicieli Dyrekcji Kolei Żelaznych z Bydgoszczy, Gdańska, Katowic, Poznania i Wrocławia. Ustalono i stwierdzono na niej, że: 1) w razie wystąpienia zatorów w ruchu pociągów w Gnieźnie, składy towarowe będą odprawiane do Chojnic, a stąd przez Piłę do Poznania (poznaska Dyrekcja zastrzegła jednak, że zgadza się na takie rozwiązanie jedynie do jesieni, bowiem później rozpocznie się przebudowa stacji w Poznaniu); 2) aby ograniczyć maksymalnie prace manewrowe w Gnieźnie, Dyrekcja w Katowicach zobowiązała się zmienić regulamin przewozowy dla ciężkich składów dalekobieżnych, tak aby dodatkowe frachty do stacji Gniezno Wschód (*Gnesen Ost*, ob. Gniezno Winiary) i przechodnie były dozwolone jedynie przy wybranych pociągach, natomiast bezwzględnie nie przy składach prowadzonych przez Toruń i Bydgoszcz; 3) zmiany w dotychczasowym systemie używania wagonów do buraków uznano za niemożliwe, ale przypisanie im na obciążonych liniach krótszych odcinków obsługi miało przyczynić się do lepszego obiegu wagonów (przy tej okazji przedstawiciel Dyrekcji katowickiej zauważył, że odsyłanie próżnych wagonów „O” na Górny Śląsk, praktykowane od kilku lat przez bydgoską Dyrekcję, nie daje żadnych skutków); 4) za bardzo pożądane, w interesie racjonalnego prowadzenia ruchu na gnieźnieńskiej stacji, uznano wykonanie kilku torów rewizyjnych, ale dla ich dużej liczby nie znaleziono uzasadnienia z uwagi na olbrzymią odległość od zagłębia węglowego i bardziej sensowną budowę grup

⁴¹ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 2, pismo Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy do ministra robót publicznych z 22 VI 1903 (powyższe cytaty i informacje).

⁴² GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 2, odpis opinii rzeczoznawcy Michalkego do ministra robót publicznych z 1 XI 1903.

W dniu 21 marca 1920 r. w Gnieźnie odbyło się zgromadzenie członków działającego na stacji w okresie zaboru Stowarzyszenia Kolejarzy (*Eisenbahnverein Gnesen*) zrzeszającego polskich i niemieckich pracowników kolejowych węzła. *Przy licznych udziałach członków zagaja dotychczasowy prezes p. radca Hansen w języku niemieckim posiedzenie i przemawia w krótkich, lecz jędrnych słowach, nawołując do jedności, solidarności i koleżeństwa, wspominając iż urzędnik niemiecki sumiennie sprawował swoją służbę, choć wrogi uczucia polityczne go nieraz przejmowały, i życzył nam wychowania sobie również pilnych, punktualnych i sumiennych urzędników, ponieważ urzędnicy niemieccy opuszczają z dniem 1 kwietnia kraj Polski [sic!]. Do objęcia zarządu prowizorycznego mówca prosi proponować jednego z obecnych. Proponowano p. Bernaciaka, który urząd ten przyjmuje, dziękując dotychczasowemu zarządowi za działalność owocną w języku niemieckim, prosząc obecnych do uczczenia dotychczasowego zarządu powstanie z miejsc, co się dzieje. Potem inżynier pan Wieczorek zabiera głos i dziękuje także dotychczasowemu prezesowi, który uściskiem ręki żegna się z p. Wieczorkiem i ukłonem z wszystkimi obecnymi, opuszczając salę, a z nim opuszczają także salę członkowie narodowości niemieckiej. Teraz odzywa się prowizoryczny zarząd w języku polskim, nawołując zebranych, aby sobie każdy słowa wypowiedziane przez pana Hansena jako cudzoziemca zachował w pamięci, które to były „Jedność czyni nas silnymi” to ma być nasza najlepsza spuścizna, którą zostawili nam członkowie narodowości niemieckiej¹.*

W ten sposób po 48 latach niemieckiej administracji powstała w 1872 r. stacją Gniezno zbliżał się dzień objęcia jej polskim zarządem kolejowym. 1 kwietnia 1920 r. był zarazem terminem przekazania administracji kolei w całej Wielkopolsce w polskie ręce. Jednocześnie nastąpiła likwidacja dawnej Królewskiej Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy, a w Poznaniu Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej została przemianowana na Dyrekcję Kolei Państwowych w Poznaniu, późniejszą Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych Poznań. Została ona przejęta przez

Ministerstwo Kolei Żelaznej, wydzielone z Ministerstwa Komunikacji. Kierownictwo Dyrekcji powierzono pierwszy raz Polakowi, inż. Bogumiłowi Dobrzyckiemu, który pruskim wzorem otrzymał tytuł prezesa (spolszczona wersja prezydenta) Dyrekcji. Notabene nowo powstała Dyrekcja całą swoją strukturą organizacyjną odwzorowywała dawną pruską. Na czele stał prezes, wspierany przez wiceprezesa. Dalej utworzono wzorowane na prusko-heskiej administracji kolejowej wydziały (decernaty), którymi kierowali posiadający bardzo szerokie uprawnienia decyzyjne, bowiem działający w imieniu prezesa, dyrektorzy (decernaci). Dyrekcja utrzymała zatem system wydziałowy, składający się z wydziałów: ruchu, obrotu handlowego, mechanicznego, drogowego, osobowego. W terenie administrację sprawowały podległe prezesowi Dyrekcji urzędy (oddziały): Ruchu, Obrót Handlowego, Maszynowy i Warsztatowy².

W związku z likwidacją bydgoskiej Dyrekcji, Gniezno zostało administracyjnie podporządkowane Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu. Na stacji znalazły miejsce siedziby praktycznie wszystkich urzędów: Urząd Ruchu VI – Gniezno, Urząd Obrót Handlowego i Urząd Maszynowy, zarządzający m.in. Parowozownią Gniezno³. Skupienie kilku urzędów kolejowych nie powstrzymało jednak sukcesywnej degradacji stacji, postępującej w ciągu dwudziestolecia międzywojennego, choć w pierwszych latach po włączeniu Wielkopolski do II Rzeczypospolitej Gniezno pozostawało w dalszym ciągu bardzo ważnym węzłem kolejowym. Pod pewnym względem ważniejszym może nawet niż w okresie zaboru, bowiem właśnie wtedy wiodła wytyczona jeszcze w czasie rozbiorów trasa kolejowa do Warszawy, teraz komunikująca stolicę województwa poznańskiego – Poznań ze stolicą kraju – Warszawą (Poznań – Gniezno – Toruń – Ołoczyn – Aleksandrów Kujawski – Łowicz – Warszawa). Status stacji biorącej udział w obsłudze komunikacji kolejowej pomiędzy Poznaniem i Warszawą trwał jednak krótko. Stało się tak w wyniku podjętej już w 1919 r. budowy 111-kilometrowego odcinka toru pomiędzy Strzałkowem

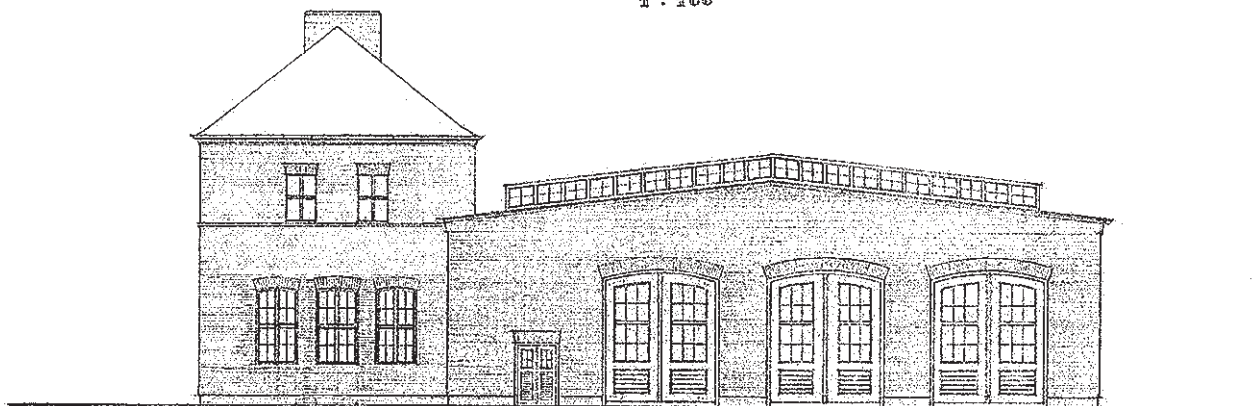
¹ PKP PLK SA, Izba pamięci w Poznaniu, Protokolarz *Eisenbahnverein Gnesen/Stowarzyszenia Kolejarzy Gniezno*, protokół z 21 III 1920.

² H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres do roku 1945*, Poznań 1989, s. 70–77; *Dziesięciolecie Polskich Kolei...*, op. cit., s. 46.

³ H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres do roku 1945*, Poznań 1989, s. 77.

BW GNESEN
WAGEN WERKSTATTE
ANSICHT

1 : 100



Fot. 43. Wizja architektoniczna elewacji zachodniej warsztatów naprawy wagonów (1940 r.)

BW GNESEN
WAGEN WERKSTATTE
ANSICHT

1 : 100



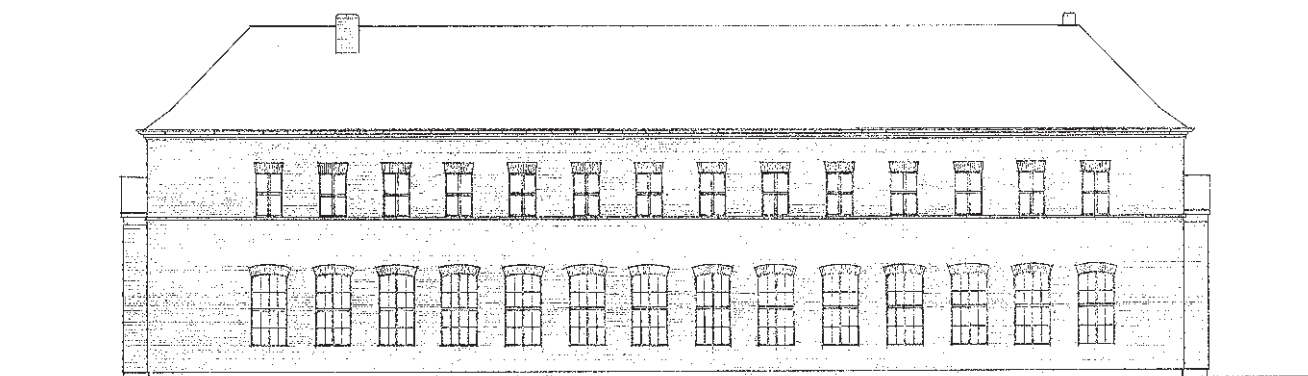
Fot. 44. Wizja architektoniczna elewacji wschodniej warsztatów naprawy wagonów (1940 r.)

Wielkopolski (rozbudowy podjęte w 1942 r.). W samym Poznaniu w 1942 r. zrealizowano jedynie dyspozytornię lokomotywni, ale w latach 1943–1944 powstała olbrzymia lokomotywnia prostokątna. Ponadto w decernacie dr. Faeklera zaprojektowano niezwykle istotne dla sprawnego funkcjonowania parowozowni kotłownie

centralnego ogrzewania. Tego typu obiekty powstały w Gnieźnie, Inowrocławiu, Kutnie, Lesznie i Ostrowie Wielkopolskim²¹. Kadra techniczna specjalisty z Linzu przygotowała też projekty nowych ujęć wody ze stacjami

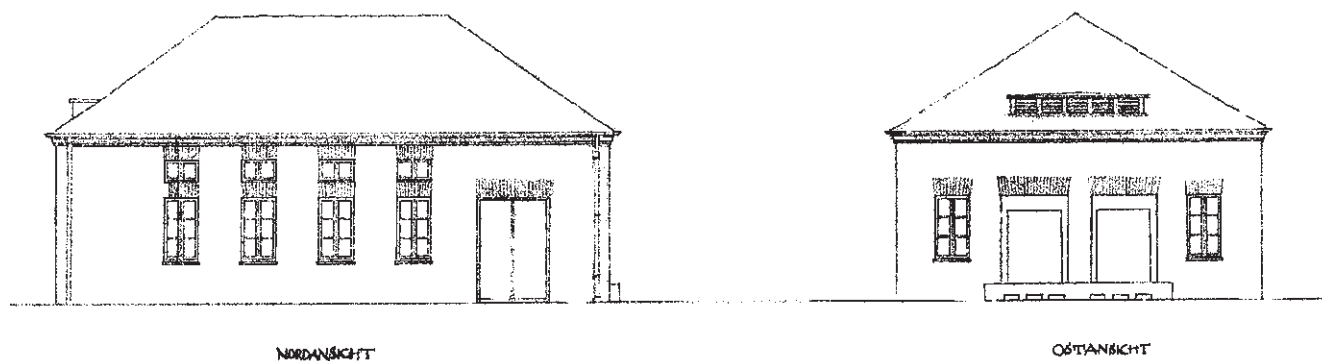
²¹ BA, B-L, Reichsverkehrministerium/Anh. I Sammlung Sarter, sygn. R.5 Anh. 1/78, pismo dr. Faeklera do W. Kleina z Dyrekcji Kolei Kolonia z 3 IX 1952.

BW GNESEN
WAGENWERKSTÄTTE
ANSICHT
1:100



Fot. 45. Wizja architektoniczna elewacji północnej warsztatów naprawy wagonów (1940 r.)

BW GNESEN
DIESEL-KRAFTWERK
ANSICHTEN 1:100



NORDANSICHT

OSTANSICHT

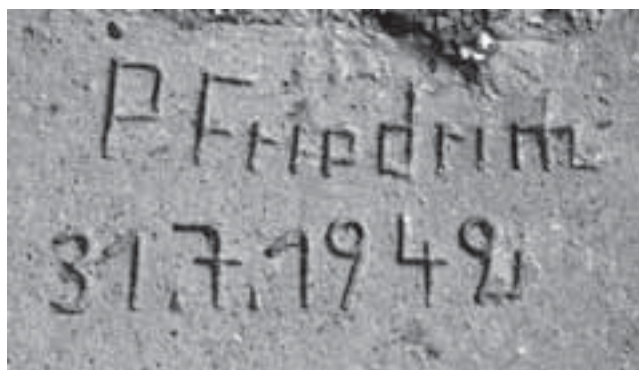
Fot. 46. Wizja architektoniczna elewacji północnej i wschodniej kolejowej elektrowni (1940 r.)

pomp wodociągów kolejowych dla następujących stacji: Gniezno (8 km rurociągu tłoczego), Inowrocław (8 km), Jarocin (14 km), Kalisz (4 km), Konin (3 km), Poznań (4 km), ponadto plany kilku wież wodnych, zbudowanych m.in. w Inowrocławiu, Kaliszu i Koninie²².

Trudno się zatem dziwić, że przy tak rozległych zadaniach w poznańskiej Dyrekcji następowały opóźnienia. Zniecierpliwione nimi Ministerstwo Komunikacji Rzeszy 8 grudnia 1940 r. skierowało do *RBD Posen* pismo w sprawie projektów inwestycji objętych programem „Otto”. Ministerialny urzędnik Meilicke pisał: *Dla zarządzanego w lipcu t. r. przeprowadzenia rozszerzonego programu „Otto”, do tej pory nie przedłożono – do zatwierdzenia wzgl. przygotowania środków – żadnego projektu. Kiedy*

²² BA, B-L, Reichsverkehrministerium/Anh. I Sammlung Sarter, sygn. R.5 Anh. I/78, pismo W. Preussa do W. Kleina z Dyrekcji Kolei Kolonia z 1 IX 1952.

Olbrymie środki finansowe oraz ludzkie i techniczne, które przeznaczano na realizację inwestycji w ramach planu „Otto” sprawiły, że gigantyczne roboty służące pełnemu przekształceniu gnieźnieńskiego węzła wykonano zaledwie w ciągu trzech lat (1941–1943). Według kosztorysu, przygotowanego ostatecznie już w trakcie modernizacji – 7 września 1942 r. – przedsięwzięcie pochłonęło kolosalną kwotę 22,5 mln marek Rzeszy³⁹. Do realizacji zaplanowanych robót wykorzystywano znane firmy budowlane Niemiec, jak np. *Philipp Holzmann A.-G.*; zlecenia otrzymywały także przedsiębiorstwa lokalne, np. *Fritz Schneider Hoch- Tief- und Strassenbau*, a ponadto dolnośląska firma: *Julius Schallhorn Tiefbau* z Głogowa. Korzystano również z pracy przymusowej⁴⁰. Do ciężkich robót torowych zaprzęgnięto m.in. Żydów



Fot. 52. Inskrypcja wyryta przez pracownika firmy *J. Schallhorn* z Głogowa na betonowej płycie na rampie – jedyny znaleziony na stacji datowany ślad rozbudowy w ramach programu „Otto” (fotografia z 2010 r.)

z Kutna, dla których w lecie 1941 r. na Konikowie utworzono specjalny obóz przejściowy⁴¹. Z ich pracy korzystała właśnie od lata 1941 r., m.in. zaangażowana przez Biuro Budowy Kolei Rzeszy Gniezno do wykonania podtorza i torowisk, znana wówczas w świecie firma – koncern budowlany *Philipp Holzmann A.-G.* z Frankfurtu nad Menem⁴². Tomasz Tomkowiak podaje, że przy rozbudowie węzła pracowało ok. 100–300 Żydów, ale – z uwagi na wielkość stacji – należy przyjąć co najmniej tę ostatnią liczbę⁴³. Wydaje się niemal pewne, że to właśnie

dla nich zbudowano, jak to ujęto w kosztorysie: *ze względów socjalno-politycznych*, 3 baraki (każdy dla 80 ludzi), 1 barak dla 40 i 1 dla 30 ludzi (w sumie dla 310 osób). Oprócz Żydów, do prac fizycznych zaangażowano także Polaków, a funkcje dozoru pełnił liczny personel niemiecki. Niemiecka kadra techniczna zakładała, że wykonanie całego zakresu robót na stacji, łącznie z realizacją nowego systemu wodociągowego, wyniesie 768 000 dniówek (średnią płacę za dniówkę ustalono na 1,25 marki, zatem całość osiągnęła 960 000 marek). Przeliczając na pełne 3 lata robót, daje to dzienne zatrudnienie ponad 700 ludzi, nie wspominając zupełnie o wykonujących darmowo prace robotnikach przymusowych. Wydaje się, że bez ryzyka najmniejszego błędu można przyjąć, iż całkowite zatrudnienie przy rozbudowie stacji Gniezno i przynależnych temu robotach dochodziło średnio do 1000 osób dziennie⁴⁴. Mimo intensywnego wykorzystania potencjału ludzkiego, niewyobrażalne prace ziemne wymagały jednak przede wszystkim użycia na olbrzymią skalę nowoczesnego sprzętu ciężkiego, m.in. koparek, spychaczy, walców, dźwigów itd. To dlatego czasochłonne roboty torowe zlecano m.in. koncernowi Philippa Holzmann, dysponującemu nowoczesnym i olbrzymim parkiem maszynowym, a więc gwarantującym ich szybkie i sprawne wykonanie⁴⁵.

Rozbudowa gnieźnieńskiego węzła rozpoczęła się w 1941 r., prawdopodobnie już na wiosnę, a najpóźniej w lecie, i była prowadzona przez Biuro Budowy Kolei Rzeszy Gniezno, w pierwszej fazie być może pod kierownictwem inż. Rothenpielera, którego podpisy akceptujące znajdują się na wielu projektach. Z pewnością już w latach 1941–1942 zrealizowano większość prac budowlanych przy obiektach wznoszonych na terenie parowozowni. Przy użyciu milionów cegieł powstały wówczas m.in.: budynek socjalny dla pracowników parowozowni (210 000 marek), w pełni zmechanizowana kotłownia centralnego ogrzewania dla obiektów parowozowni (300 000 marek), elektrownia kolejowa wraz z instalacją oświetlenia zewnętrznego stacji (579 000 mk), kompleks warsztatów naprawy wagonów (490 000 mk), hala napraw lokomotyw wraz z suwnicą o nośności 5 t (180 000 mk), budynek warsztatu napraw lokomotyw (265 000 mk) i wreszcie najdroższa budowla w ramach

³⁹ BA, B-L, Reichsverkehrministerium/Anh. I Sammlung Sarter, sygn. R.5 Anh. I/79, Kostenanschlag für den Ausbau des Bahnhofs Gnesen, Posen 7 IX 1942, s. 1.

⁴⁰ T. Tomkowiak, *Tajemnice...*, op. cit., s. 67–68; informacja o firmie Juliusa Schallhorna podana na podstawie inskrypcji wyrytej w betonowej płycie na rampie przeładunkowej: *J. Schallhorn Glogau. P. Friedr. 31.7.1942.*

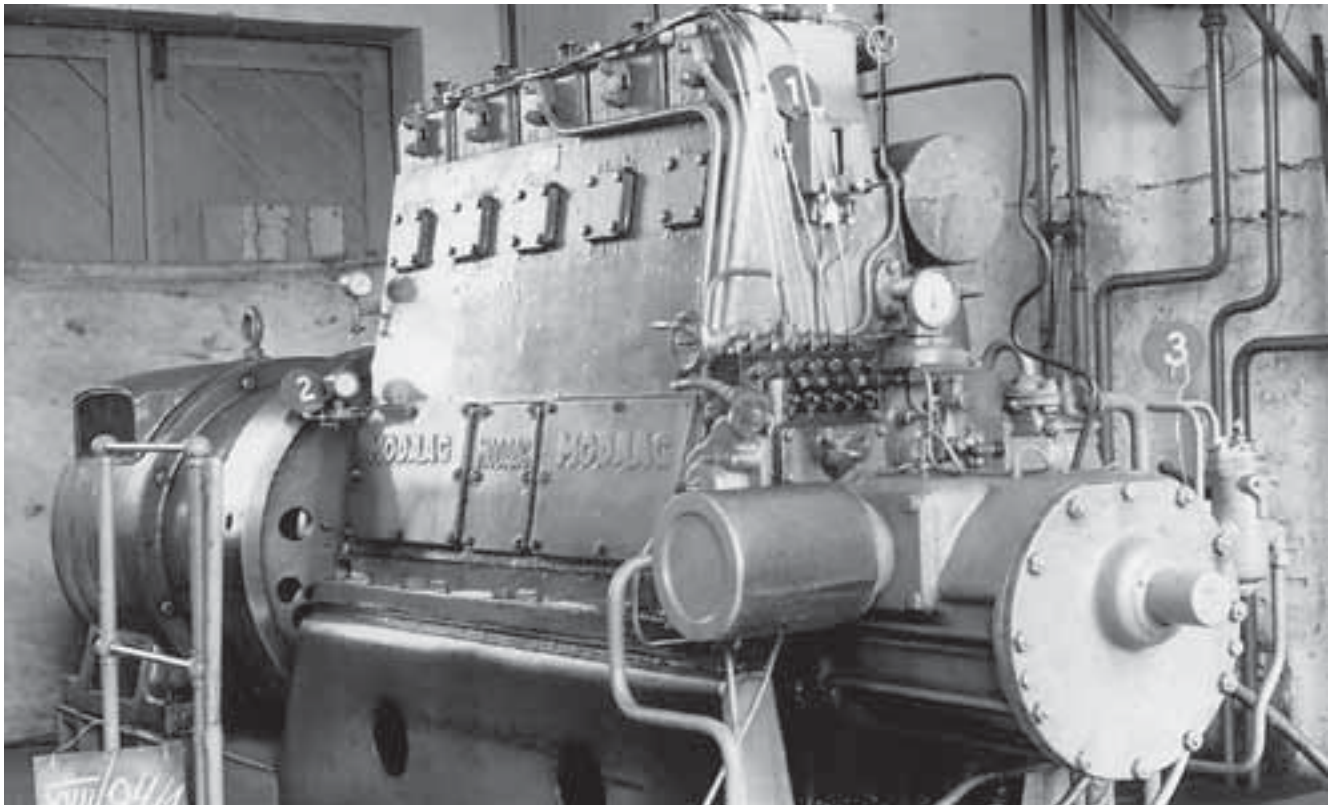
⁴¹ T. Tomkowiak, *Tajemnice...*, op. cit., s. 117–120; A. Ziółkowska, *Obozy pracy...*, op. cit., s. 68.

⁴² M. Pohl, *Philipp Holzmann – Geschichte eines Bauunternehmens 1849 – 1999*, München 1999, s. 269.

⁴³ T. Tomkowiak, *Tajemnice...*, op. cit., s. 31.

⁴⁴ BA, B-L, Reichsverkehrministerium/Anh. I Sammlung Sarter, sygn. R.5 Anh. I/79, Kostenanschlag für den Ausbau des Bahnhofs Gnesen, Posen 7 IX 1942, s. 63–65.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 5 i in.



Fot. 56. Spalinowy agregat prądowłoczy Modaag z 1943 r. w stacji pomp w Jankowie Dolnym (fotografia z lat 50. XX w.)



Fot. 57. Nowoczesny żuraw wodny z przegubowym rękawem, zainstalowany w obrębie kanału oczysztkowego w zespole ciągu technicznego obrządzania lokomotyw (fotografia z lat 50. XX w.)

mechanicznego warsztatów naprawy lokomotyw oraz wagonów, elektryczne napędy zautomatyzowanego systemu podawania węgla do palenisk kotłów CO, montaż elektrycznych obrotnic i przesuwnic wagonów, kompletnie zelektryfikowane wyposażenie techniczne ciągu technicznego obrządzania parowozów, wprowadzenie oświetlenia elektrycznego w obrębie całego węzła itd. Tym samym pobór mocy na stacji był zbyt duży, aby sprostało mu dotychczasowe źródło energii, jakim była miejska elektrownia. Dlatego też w ramach innego wielkiego programu – realizowanej planowo przez spółkę elektryfikacyjną Elektrownie Okręgu Warty S.A. (*Elektrizitätswerke Warthegau A.-G. – ELWAG*) elektryfikacji okręgowej – w 1941 r. zbudowano energetyczną linię napowietrzną 15 kV z Pakości przez Mogilno, Trzemeszno do Arkuszewa i Gniezna. Przy okazji tej inwestycji do linii kablowej podłączono też kolejowe trafostacje⁵¹. O rozmiarze przedsięwzięcia na stacji może świadczyć fakt, że zbudowano aż 3 trafostacje z rozdzielniami wysokiego (dziś średniego) i niskiego napięcia. Trafostacje z przetwornicami i rozdzielniami powstały: na terenie parowozowni, w budynku elektrowni kolejowej (*Tra-*

⁵¹ H. Kiereta, K. Dolata, *Historia Rejonu Dystrybucji Września*, Września 2003, s. 37.

dację i dewastację, spowodowaną wyłączeniem kilku budynków z eksploatacji. Na stacji zachowała się również zdecydowana większość nastawni, w tym unikatowa konstrukcyjnie i architektonicznie nastawnia „Gn-A” z okresu zaborów. Dwie spośród istniejących nastawni są zrujnowane, jednak szczególnie istotny jest fakt, że w przeciwieństwie do wielu innych nastawni z czasów II wojny światowej, których ceglane elewacje na przełomie XX i XXI w. tynkowano i malowano, w Gnieźnie mamy zespół obiektów o oryginalnej, ceglanej fakturze. W odniesieniu do całej stacji, na uwagę zasługuje także utrzymanie wszystkich budynków mieszkalnych, ilustrujących doskonale ewolucję w kolejowym budownictwie mieszkaniowym od lat 70. XIX w. aż po wybuch I wojny światowej. To szczególnie cenny i czytelny element gnieźnieńskiego węzła. Reasumując można przyjąć, że stopień kompletności infrastruktury budowlano-inżynierskiej, funkcjonującej na terenie całej stacji w chwili końca II wojny światowej, obecnie wynosi pomiędzy 80 a 90%, przy czym w obrębie wybranych subzespółów kształtuje się na poziomie niemal 100%. Dziś trudno znaleźć nie tylko w Wielkopolsce, ale i całym kraju drugą dużą stację kolejową dysponującą tak wysokim stopniem utrzymania zabytkowej infrastruktury kolejowej. Walory zabytkowe stacji podkreśla także bardzo wysoki stopień zachowania substancji zabytkowej. Wydaje się, że stanowi to bezpośrednie następstwo inwestycji budowlanych przeprowadzonych w okresie II wojny światowej, a więc realizacja obiektów stosunkowo nowoczesnych, jak na eksploatowaną jeszcze dziś przez PKP infrastrukturę. Do tego należy uwzględnić stosowanie dobrych względnie bardzo dobrych materiałów budowlanych. W konsekwencji powstałe wówczas obiekty jeszcze długo po II wojnie światowej znamionowały nie tylko nowoczesne rozwiązania techniczne, ale także bardzo dobry stan techniczny. Dlatego w okresie PRL-u i czasach najnowszych nie dokonywano praktycznie żadnych ingerencji w substancję budowlaną oraz architekturę budynków. Zmiany wprowadzano jedynie incydentalnie, a dotyczyły najbardziej zniszczonych elementów konstrukcyjnych budynków względnie były powodowane zmieniającymi się potrzebami technologicznymi, np. elektryfikacją stacji. W hali napraw wagonów drewniane bramy wjazdowe zastąpiono stalowymi, bramy wjazdowe wymieniono także częściowo w obu lokomotywniach, ale w 12-stanowiskowej hali wachlarzowej z końca lat 80. XIX w. prze-

trwały w bardzo dobrym stanie oryginalne – drewniane z przeszkleniem z okresu budowy, co stanowi zupełny ewenement. Jednym z bardziej dotkniętych – w zakresie stolarki – powojennymi przeobrażeniami budynków stała się noclegownia, w której wymieniono całą stolarkę okienną i drzwiową (zewnątrzną) bez zachowania dotychczasowych podziałów. Stolarkę okienną wymieniono także w dyspozytorni lokomotywowni, ale tutaj powielono tradycję materiałową, a nawet specyficzny, niezwykle nowoczesny układ skrzydeł okiennych. Okna i drzwi wymieniono w ostatnich latach również w eksploatowanych nastawniach, przy czym w nowej stolarce okiennej powielono pierwotne podziały. Proces usuwania oryginalnych okien jest także silnie zauważalny w budynkach, mieszkalnych, tutaj obserwuje się również zjawisko likwidowania starych drzwi wewnętrznych, co jednak jest powszechnym i bardzo trudnym do opanowania procesem w obiektach o funkcjach mieszkalnych. Z drugiej jednak strony zachowała się pierwotna stolarka okienna stalowa typu przemysłowego w halach lokomotywowni czy wieży wodnej typu grzybek, a w takich budynkach, jak: warsztat napraw lokomotyw, budynek socjalny parowozowni, kotłownia CO, elektrownia kolejowa, kompleks warsztatów naprawy wagonów, magazyn materiałowy, magazyn wyposażenia wojskowego itd. utrzymano oryginalną stolarkę drewnianą. Wewnątrz budynków nie wymieniano, z nielicznymi wyjątkami, stolarki drzwiowej. Co więcej, praktycznie wszystkie historyczne budynki posiadają oryginalne więźby dachowe (wyjątkowe pozostają zmiany drewnianych kratownic na stalowe w hali wachlarzowej z lat 90. XIX w. i 40. XX w.) oraz pokrycia dachu, gdyż nieszczelności w ceramicznym pokryciu usuwano uzupełniając względnie przekładając dachówkę i tym samym nie oszczędzono gnieźnieńskiej stacji tak powszechnie stosowaną blachodachówką czy eternitem. We wnętrzu budynków zachowywano historyczną dyspozycję pomieszczeń, oryginalne schody czy posadzki, a w warsztatach naprawy lokomotyw do dziś można stąpać po dębowej kostce, czytelnej zresztą również w obwodzie wielu kanałów postojowych lokomotyw w halach wachlarzowych. Część otworów okiennych w budynku socjalnym, elektrowni kolejowej – a w centrali telefonicznej prawie wszystkie okna – posiada oryginalne stalowe okiennice, służące zaciemnieniu i ochronie oświetlonych wnętrz w wypadku nalotu bombowego. W budynkach mieszkalnych przy ul. Pocztowej w pod-



Fot. 88. Śluza powietrzna w schronie pod budynkiem warsztatowo-administracyjnym wagonowni (fotografia z 2009 r.)

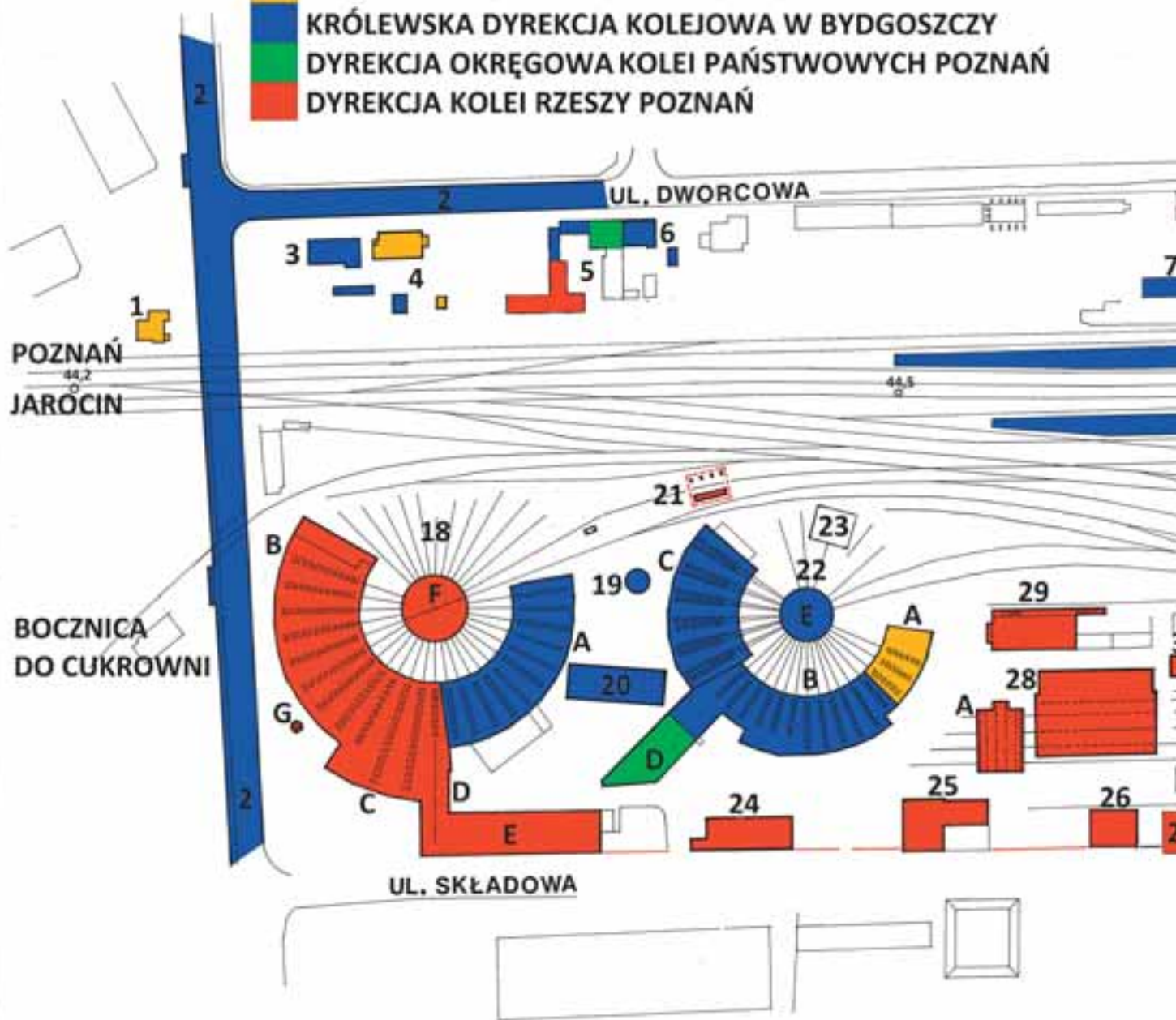
piwniczeniach znajdują się schrony przeciwlotnicze wyposażone w stalowe bramy. W podpiwniczeniu budynku warsztatowo-biurowo-socjalnego kompleksu warsztatów wagonowych zobaczyć można oryginalnie zaplanowany i zrealizowany system schronów przeciwlotniczych ze śluzami powietrznymi, pomieszczeniami dla personelu medycznego, a nawet ustępami. Na zakończenie warto również podkreślić, że w czasie powojennej eksploatacji budynków nie pojawiły się, z pojedynczymi wyjątkami, tak charakterystyczne, a wpływające bardzo negatywnie na walory zabytkowe, dobudówki, przeróbki oraz zmiany w elewacjach, nie mówiąc już o występującej z różnym nasileniem w okresie PRL-u tendencji do tynkowania ceglanych elewacji (np. w Inowrocławiu otynkowano wszystkie budowle powstałe w ramach programu „Otto”, zacierając ich oryginalny wyraz architektoniczny). W Gnieźnie tendencja ta jest praktycznie niezauważalna i przejawia się tylko w kilku niewielkich budowlach, m.in. budynku socjalnym rewidentów wagonów i drużyn kon-

duktorskich oraz schronisku manewrowych przy starej wieży wodnej. Dobudówki należą do rzadkości, a najbardziej agresywnymi, zakłócającymi percepcję zabytkowej architektury są dostawione od południa do kotłowni CO prowizoryczne warsztaty oraz tynkowany i zupełnie wyobcowany z architektonicznego kontekstu budynek szatni z łaźniami i pomieszczeniami socjalnymi, dobudowany od południa do większej lokomotywowni wachlarzowej. W obrębie obu lokomotywowni daje się jednocześnie zaobserwować pewne przekucia otworów okiennych do wykrojów prostokątnych, a nawet przemurowanie pojedynczych bram wjazdowych, jak w wypadku dużej lokomotywowni. Ponadto hala wachlarzowa z lat 90. XIX w. została po 1945 r. nadbudowana, a na dachu wprowadzono świetlik kalenicowy. Istotnie zmieniła się elewacja i bryła starszej wieży wodnej, która w okresie powojennym została pozbawiona nadbudowanej wtórnie – w konstrukcji faszystowskiej – głowicy. Dewastacji i degradacji budynku, w wyniku przebudowy, przekucia otworów oraz innych zmian w elewacji, dokonali użytkownicy starej dróżniczówki z lat 70. XIX w. W kontekście tak dużego nagromadzenia budynków oraz olbrzymiej kubatury, zmiany te nie mogą jednak oddziaływać znacząco na walory zabytkowe szeroko rozumianego kompleksu, aczkolwiek wpływają negatywnie na estetykę budowli i osłabiają kształtowaną rygorystycznie regularność oraz osiowość elewacji. Część budowli z uwagi na dewastację, jak dwie nastawnie wykonawcze, budynek dworca towarowego itd., utrzymała w znacznie mniejszym stopniu oryginalny materiał budowlany, najzwyczajniej rozkradzony (stolarka) względnie zdegradowany (ceramiczne pokrycia dachów), nie zmieniły jednak zupełnie swoich elewacji i brył. Pewne przeobrażenia widoczne są w obrębie wiaduktu drogowego im. Księdza Jerzego Popiełuszki, choć nie zmieniły one historycznego ustroju konstrukcyjnego samego obiektu. W związku z elektryfikacją stacji w 1976 r. podniesiono o 0,65 m kratownicowe przesłone nad torami wjazdowymi na stację i tym samym podwyższono niweletę jezdnii oraz zachodni mur oporowy w centralnej części wiaduktu⁴. Remonty w dwóch ostatnich dekadach przyczyniły się do likwidacji oryginalnych barierek w południkowym biegu wiaduktu (w swej pierwotnej formie zachowały się jedynie w ciągu

⁴ AZLK w Poznaniu, DOKP w Poznaniu Wydział Drogowy, Karty ewidencyjne obiektów inżynierskich linii Poznań Wschód – Skandawa, karta ewidencyjna nr 31.

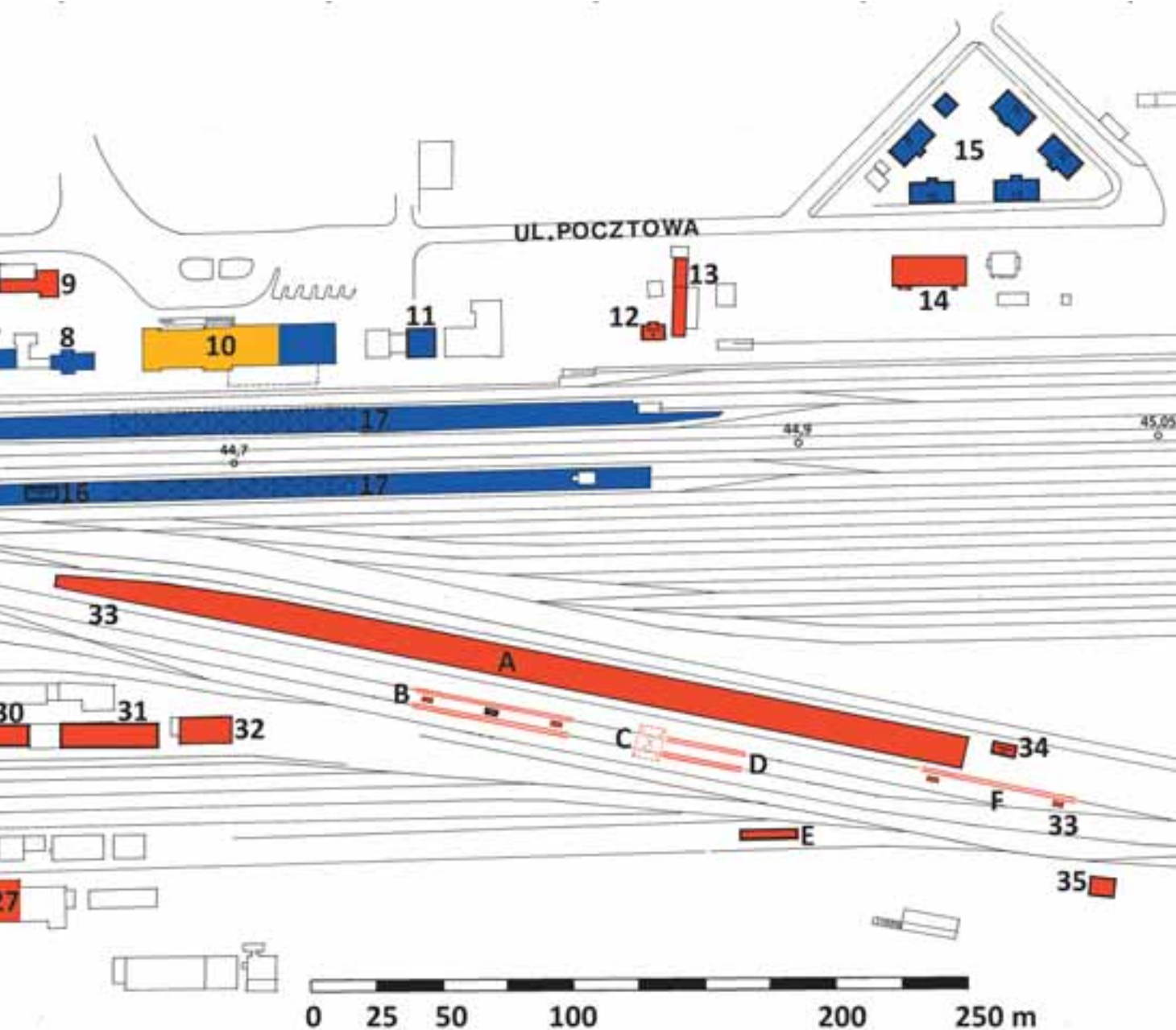
CHRONOLOGIA POWSTANIA OBIEKTÓW

- PRYWATNE TOWARZYSTWA KOLEJOWE
- KRÓLEWSKA DYREKCJA KOLEJOWA W BYDGOSZCZY
- DYREKCJA OKRĘGOWA KOLEI PAŃSTWOWYCH POZNAŃ
- DYREKCJA KOLEI RZESZY POZNAŃ

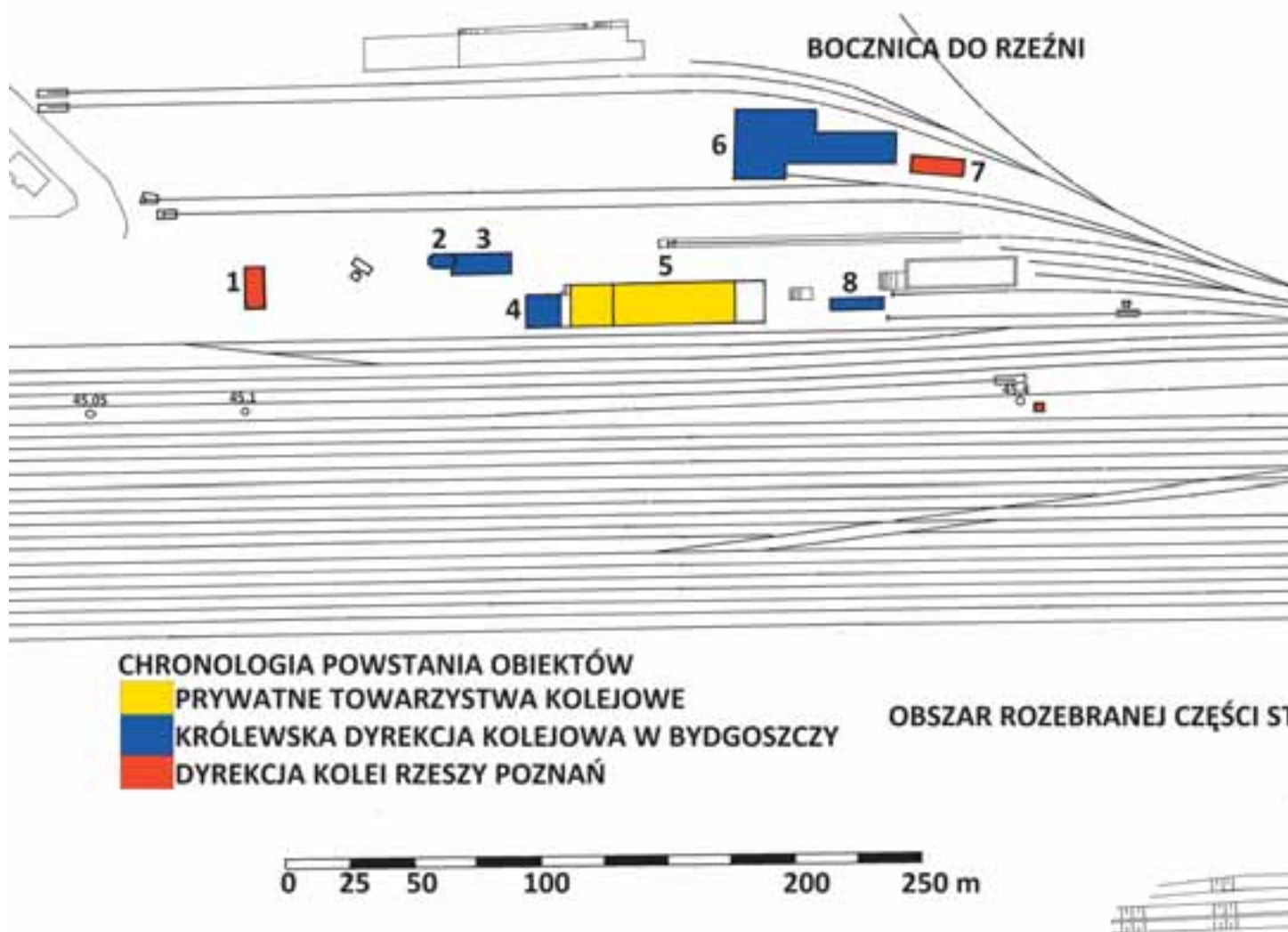


Mapa 4. Współczesny plan sytuacyjny stacji osobowej w km 44,2–45,050. Najważniejsze obiekty z podaniem historycznych funkcji (kreśliła Lucja Gajda)

- | | |
|--|--|
| <p>1 – dom dróżnika,
 2 – wiadukt drogowy im. Księdza Jerzego Popiełuszki,
 3 – budynek mieszkalny,
 4 – budynek mieszkalny i gospodarczy urzędników Kolei Górnoląskiej,
 5 – budynki administracyjno-gospodarcze,
 6 – budynek mieszkalny i gospodarczy dla średnich rangą urzędników kolejowych,
 7 – magazyn ekspedycji ekspresowej,
 8 – szalety,
 9 – centrala telefoniczna,
 10 – dworzec,
 11 – poczta,
 12 – nastawnia wykonawcza „Gn-2”,
 13 – budynek służbowy rewidentów wagonów,</p> | <p>14 – budynek służbowy drużyn konduktorskich,
 15 – kolonia pięciu domów robotników kolejowych,
 16 – nastawnia dysponująca „Gn-A”,
 17 – wiaty peronowe,
 18 – kompleks dużej lokomotywowni
 A – hala wachlarzowa z I. dekady XX w.,
 B – hala wachlarzowa z lat 40. XX w.,
 C – hala zapadni do wymiany zestawów kołowych,
 D – hala napraw lokomotyw,
 E – warsztat naprawy lokomotyw,
 F – obrotnica przegubowa,
 G – komin wentylacyjny,
 19 – wieża wodna typu grzybek,
 20 – noclegownia,</p> |
|--|--|

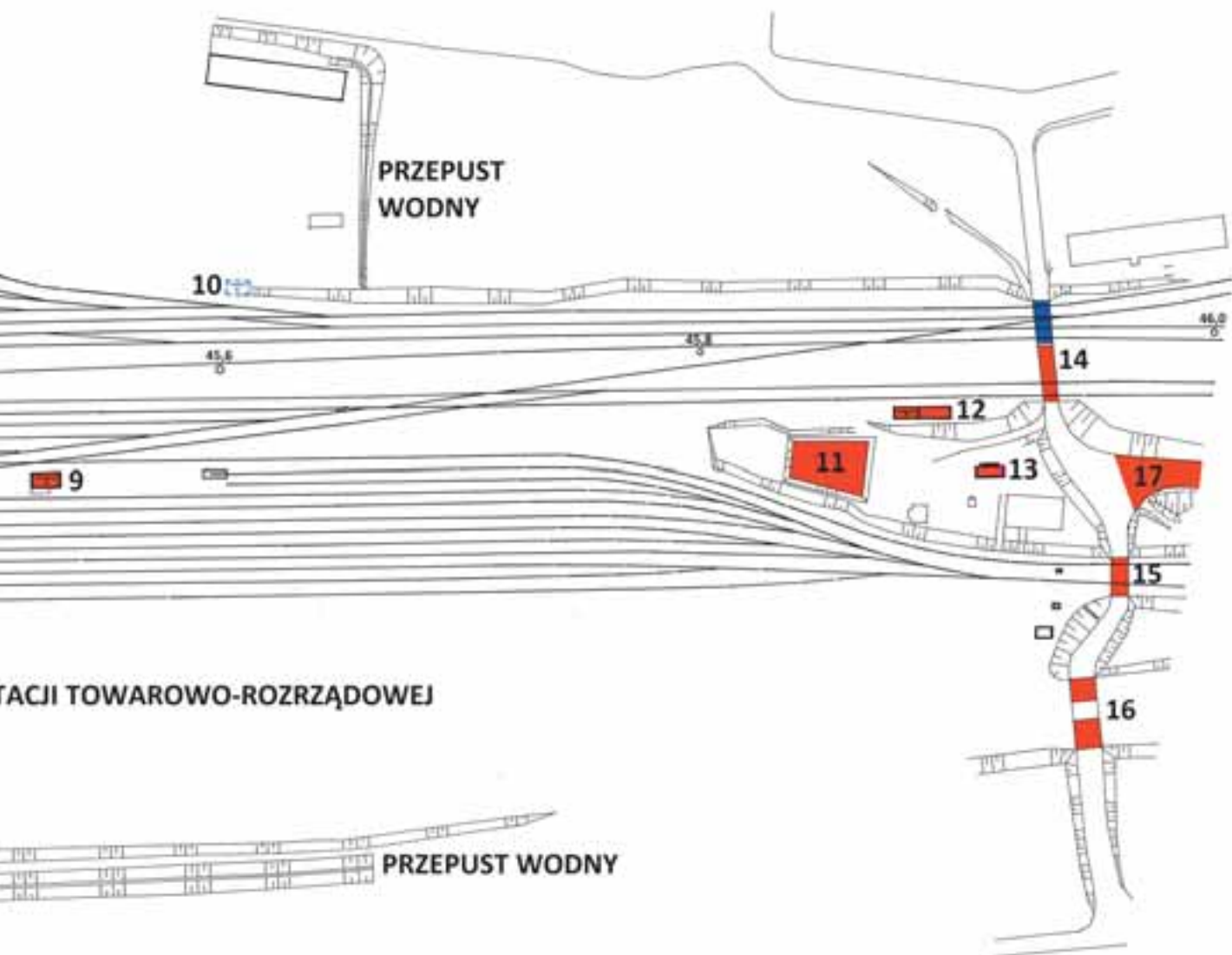


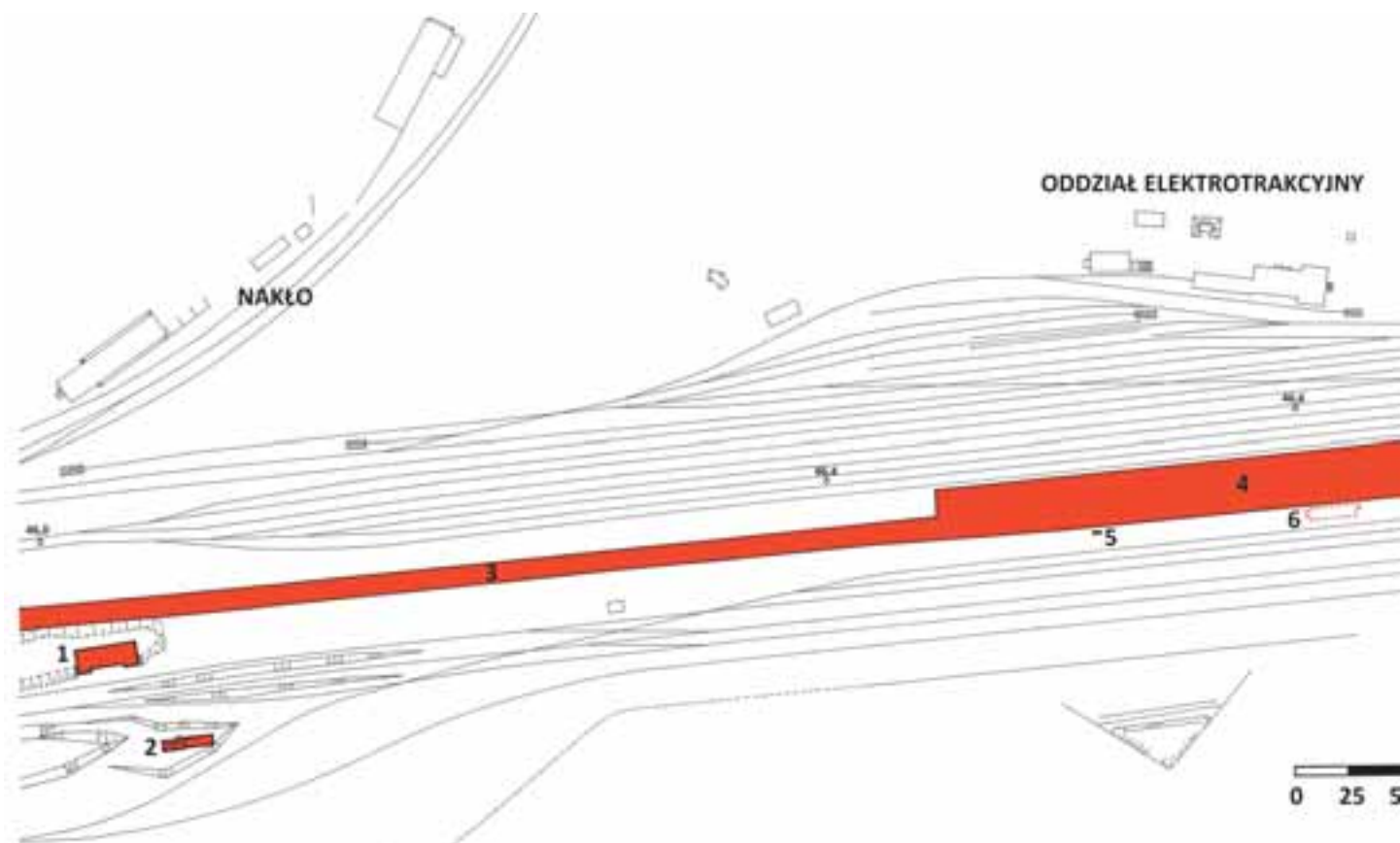
- 21 – dyspozytornia lokomotywni,
 22 – kompleks mniejszej lokomotywni
 A – relikty hali wachlarzowej Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej,
 B – hala wachlarzowa z lat 80. XIX w.,
 C – hala wachlarzowa z lat 90. XIX w.,
 D – skrzydło warsztatowe,
 E – obrotnica,
 23 – budynek tokarki kołówki,
 24 – budynek socjalny załogi parowozowni,
 25 – kotłownia CO,
 26 – elektrownia spalinowa z rozdzielnią prądu i trafostacją nr I,
 27 – przebudowany i rozbudowany budynek bazy sprzętu przeciwpożarowego,
 28 – warsztaty naprawy wagonów
 A – przesuwnica wagonów,
 29 – magazyn materiałowy i olejowy parowozowni,
 30 – kompresorownia,
 31 – magazyn drewna,
 32 – przebudowany i rozbudowany budynek personelu obrządzania lokomotyw
 33 – ciąg techniczny obrządzania lokomotyw
 A – basen zasięku węglowego,
 B – dwutorowy kanał oczyszczkowy z żurawiami wodnymi i basenem szlaki,
 C – nieistniejąca nawęglownica kaskadowa,
 D – dwutorowy kanał rewizyjny z wieżą piaskowania lokomotyw,
 E – budynek suszarni piasku (piaskownia),
 F – rezerwowy kanał oczyszczkowy z żurawiami wodnymi,
 34 – nastawnia wykonawcza „Gn-3”,
 35 – elektrownia i akumulatornia nastawni „Gn-3”.



Fot. Mapa 5. Współczesny plan stacji towarowo-rozrządowej w km 45,050–46,0. Najważniejsze obiekty z podaniem historycznych funkcji (kreśliła Łucja Gajda)

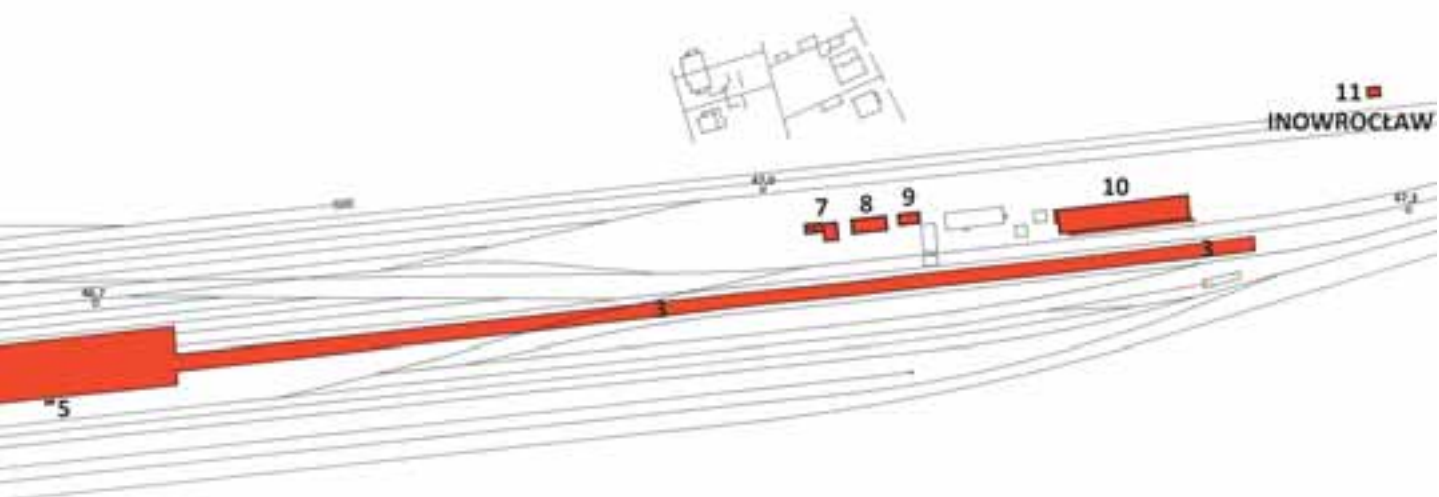
- | | |
|--|---|
| <p>1 – schronisko manewrowych,
 2 – wieża wodna z ok. 1888 r.,
 3 – przebudowany i zmodernizowany budynek służbowy manewrowych i rewidentów wagonów,
 4 – budynek administracyjny ekspedycji towarowej,
 5 – magazyn towarowy,
 6 – odkaźalnia i myjnia wagonów,
 7 – budynek służbowy Odcinka Drogowego,
 8 – schronisko rewidentów wagonów,
 9 – nastawnia wykonawcza „Gn-11”,</p> | <p>10 – nieistniejąca nastawnia,
 11 – basen przeciwpożarowy,
 12 – nastawnia dysponująca „Gn-B” z silownią spalinową i akumulatornią,
 13 – trafostacja nr II,
 14 – wiadukt kolejowy z I wojny światowej, rozbudowany w czasie II wojny światowej,
 15 – wiadukt kolejowy o konstrukcji nośnej stalowo-drewnianej i płycie żelbetowej,
 16 – dwupłytkowy wiadukt kolejowy,
 17 – droga dojazdowa do strefy militarnej stacji.</p> |
|--|---|





Mapa 6. Współczesny plan stacji towarowo-rozrządowej w km 46,0–47,3. Najważniejsze obiekty z podaniem historycznej funkcji (kreśliła Łucja Gajda)

- 1 – dworzec towarowy,
- 2 – nastawnia rozrządowa „Gn-12” z siłownią spalinową i akumulatornią,
- 3 – droga dojazdowa do obiektów militarnych stacji,
- 4 – rampa załadunkowa dla wojska,
- 5 – umywalnie dla żołnierzy,
- 6 – nieistniejący budynek ustępów dla żołnierzy,
- 7 – nastawnia dysponująca „Gn-C” z siłownią spalinową i akumulatornią,
- 8 – budynek służbowy Odcinka Drogowego,
- 9 – barak rewidentów wagonów,
- 10 – magazyn wojskowy,
- 11 – trafostacja nr III.



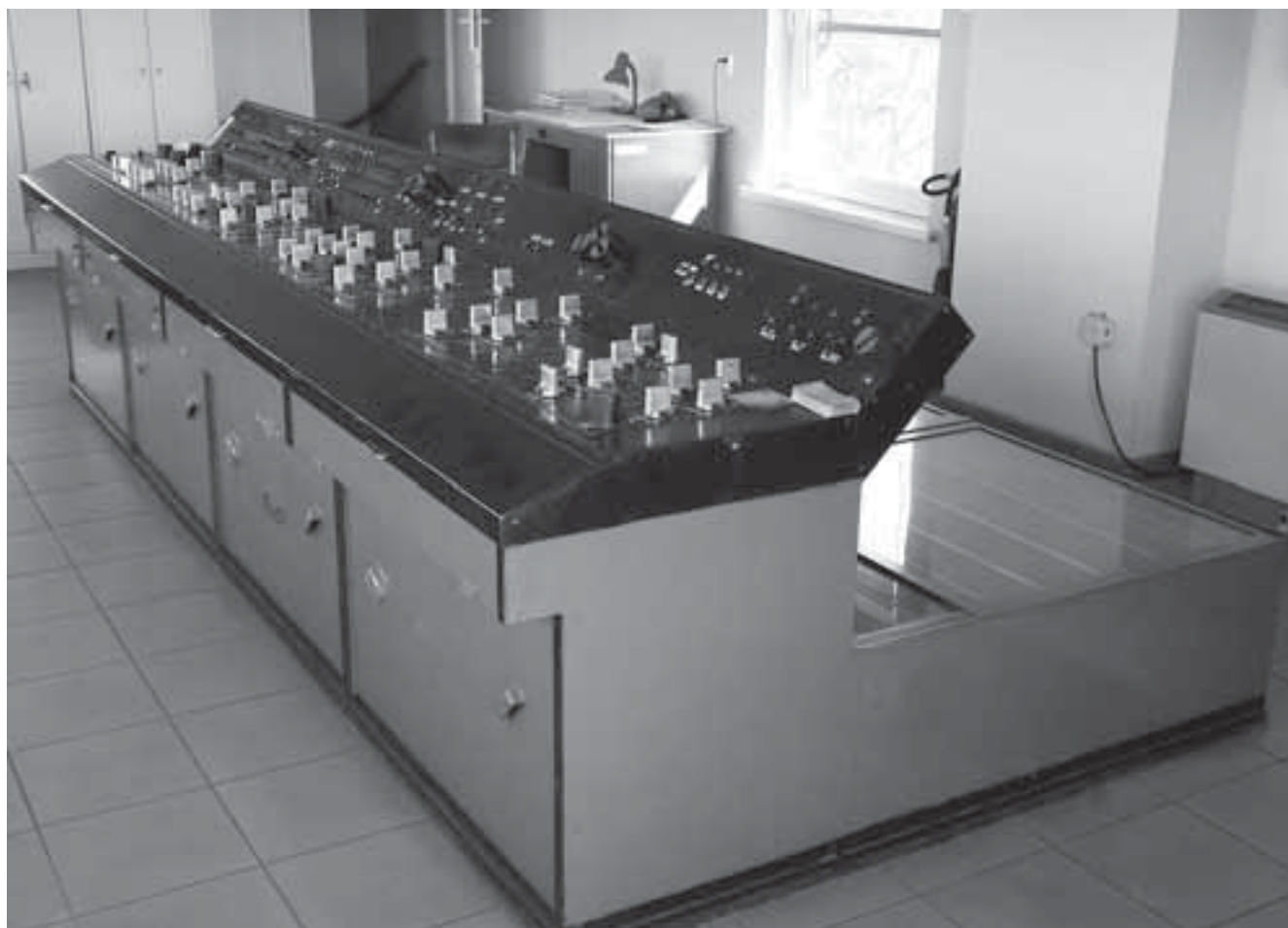
CHRONOLOGIA POWSTANIA OBIEKTÓW
 ■ DYREKCYJA KOLEI RZESZY POZNAŃ



ła nie tylko nowoczesna w swej formie architektonicznej, ale też nowatorska technicznie. Walory tego zabytku w sensie architektonicznym, technicznym i naukowym są dziś trudne do oszacowania. Inną budowlą o trudnych do przecenienia wartościach zabytkowych pozostaje jedyna tego typu w Polsce dyspozytornia lokomotywni. To obiekt dokumentujący przede wszystkim unikalne rozwiązania techniczne w budownictwie kolejowym, wskazujący na wysoki poziom ówczesnej kadry technicznej decerantu budowlanego Dyrekcji Kolei Rzeszy Poznań, wreszcie także budowla o oryginalnym wyrazie architektonicznym. Umieszczenie pomieszczeń służbowych dyspozytora wysoko ponad poziomem pokrytego torami terenu było możliwe m.in. dzięki zastosowaniu żelbetowego stropu rusztowego i ażurowej konstrukcji podbudowy, a konieczność wypracowania takiej kombinacji zdeterminował banalny powód: brak odpowiednio dużego terenu pod zabudowę. Wynikiem stała się unikatowa realizacja, symbolizująca świetne wykształcenie niemieckiej kadry technicznej, wykorzystane do



Fot. 97. Ostatni w Polsce portalowy żuraw węglowy (fotografia z 2009 r.)



Fot. 98. Unikatowa nastawnica elektromechaniczna 4-rzędowa w nastawni „Gn-B” (fotografia z 2010 r.)

napraw oraz bieżącej eksploatacji parowozów i osobowych wagonów motorowych, a ponadto oleje smarujące. Funkcje czysto techniczne pełnił również rozbudowany kompleks ciągu obrządzania lokomotyw, składający się w zdecydowanej większości z obiektów inżynierskich. W jego obszarze dokonywano rewizji maszyn, ich szlakowania, piaskowania, nawęglania oraz nawadniania. Po przejściu przez ciąg obrządzania parowóz był kompletnie przygotowany do drogi i zjeżdżał do wybranej hali wachlarzowej, w oczekiwaniu na dyspozycję wyjazdu. Po jej wydaniu mógł w każdej chwili, bez zwłoki, stanąć na peronie albo wyruszyć prosto w trasę. Tę dyspozycję drużyna parowozowa otrzymywała z usytuowanego po północnej stronie obydwu lokomotywni budynku dyspozytorni, w którym urzędował dyspozytor kierujący ruchem lokomotyw w obrębie parowozowni. Dyspozytornia jest zarazem jedynym budynkiem o czysto administracyjnej funkcji w subzespole. Pozostałe: noclegownia oraz budynek socjalny parowozowni otrzymały już zadania socjalne. Starsza i ukryta pomiędzy obydwoma lokomotywniami wachlarzowymi noclegownia służyła całodobowemu wypoczynkowi maszynistów oraz palaczy. Natomiast znacznie młodszy budynek socjalny mieścił umywalnię z szatniami oraz kantinę dla personelu parowozowni. W przestrzeni subzespołu parowozowni funkcjonuje jeszcze jedna budowla o przeznaczeniu technicznym, dziś już w stanie ruiny. Jest to wysoka nastawia wykonawcza, służąca zabezpieczeniu ruchu kolejowego na torach parowozowni i w jej sąsiedztwie.

Do obiektów technicznych o istotniejszych walorach zabytkowych zaliczane są: lokomotywnia wachlarzowa z warsztatami, lokomotywnia wachlarzowa z halą napraw i warsztatami naprawy lokomotyw, warsztaty naprawy wagonów, wieża wodna, kotłownia centralnego ogrzewania, elektrownia spalinowa, magazyn materiałow i olejowy, ciąg techniczny obrządzania parowozów. Do obiektów administracyjnych i socjalnych o istotniejszych walorach zabytkowych należy zaliczyć dyspozytornię lokomotywni, noclegownię oraz budynek socjalny dla załogi parowozowni.

3.1. Lokomotywnia wachlarzowa z warsztatami (*Ringlokschuppen mit Werkstätten*)

Budowa: 1875

Rozbudowa/przebudowa:

ok. 1888/1894–1895/1914/1922/1940

Autor projektu: Wilhelm Grapow? (*Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft*)

Historia: Lokomotywnia powstawała w kilku fazach, a jej najstarsza część wschodnia – 4-stanowiskowa hala wachlarzowa Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej została oddana do eksploatacji w chwili uruchomienia kolei z Oleśnicy do Gniezna w 1875 r.¹. Do tylnej ściany hali dostawiono niewielką dobudówkę z dwoma pomieszczeniami dla maszynistów oraz umywalnią². Lokalizacja hali w obrębie stacji Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej przesądziła o późniejszym wykryształizowaniu w tym rejonie całego zaplecza techniczno-eksploatacyjno-ruchowego gnieźnieńskiej stacji. Po upaństwowieniu w 1884 r. Towarzystwa Kolei Górnośląskiej oraz Towarzystwa Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej rozpoczął się proces intensywnej rozbudowy, należącej już do Pruskich Kolei Państwowych stacji, spowodowany rosnącymi gwałtownie potrzebami przewozowymi³. Jedną z pierwszych inwestycji była rozbudowa stanowisk postojowych dla lokomotyw. Około 1888 r. do 4-stanowiskowej lokomotywni dobudowano od zachodu 12-stanowiskową halę wachlarzową⁴. W efekcie powstała duża 16-stanowiskowa lokomotywnia dla parowozów obsługujących odcinki trakcyjne z Gniezna. Notabene podobną, ale 16-stanowiskową halę wachlarzową zbudowano też w latach 1888–1889 w Jarocinie⁵. Gnieźnieńska lokomotywnia otrzymała stanowiska postojowe o długości ok. 14,7 m, wyposażone w kanały rewizyjne. W sąsiedztwie

¹ APWr, Rejencja Wroclawska, sygn. I/9198, *Geschäfts-Bericht der Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft pro 1875 (von Betriebseröffnung am 30. Juni bis Ablauf des Jahres)*, Breslau 1876, s. 10.

² APKP SNG, plan: Projekt für Entwässerung des Locomotiv-Schuppen auf Bahnhof Gnesen, Gnesen [190?].

³ H. W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel...*, op. cit., s. 15–16.

⁴ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, Erläuterungen zum Entwurf für die Erweiterung des Bahnhofs Gnesen behufs Einführung der Eisenbahn Gnesen – Nakel, Bromberg IX 1886.

⁵ *Statistische Nachweisungen betreffend die in den Jahren 1882 bis einschliesslich 1891 vollendeten Hochbauten der preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung*, „Zeitschrift für Bauwesen”, Berlin 1894, s. 8.



Fot. 118. Obrotnica i najstarsza część mniejszego kompleksu lokomotywni (fotografia z 2009 r.)

zachodniego krańca, z tylną ścianą zwarto nieco większy budynek, który mieścił warsztaty. Znalazły się tutaj: biuro, izba mistrza warsztatu, kuźnia, kotłownia parowa oraz hala obrabiarek, wyposażona m.in. w tokarkę i wiertarkę. Do ustawiania parowozów na poszczególnych stanowiskach w hali służyła obrotnica ręczna o średnicy ok. 14,0 m⁶. W takim stanie lokomotywnia przetrwała do połowy lat 90. XIX w., kiedy wzrost długości budowanych parowozów spowodował, że stanowiska postojowe dotychczasowej hali stały się zbyt krótkie. W dodatku brakowało również miejsca dla ciągle rosnącej liczby stacjonujących w Gnieźnie maszyn⁷. Dlatego w styczniu 1894 r. rejentyczny radca budowlany z bydgoskiej Dyrekcji Kolei – Benno Döpke⁸ – przygotował projekt rozbudowy starej lokomotywni o nową, 12-stanowiskową halę wachlarzową. Długość jej stanowisk postojowych wynosiła już 16,8 m i umożliwiała stacjonowanie nowoczesnych parowozów sprzężonych o długości ponad 15,5 m. Hala została dostawiona do starego wachlarza

od zachodu i w efekcie cała lokomotywnia osiągnęła 28 stanowisk. Döpke przewidywał zresztą dalszą rozbudowę obiektu o następne stanowiska i dlatego ściana szczytowa nowej hali otrzymała lekką konstrukcję szachulcową⁹. Inwestycję zrealizowano w latach 1894–1895 kosztem 60 000 marek, przy okazji wymieniono także obrotnicę na większą, o średnicy 16,2 m¹⁰.

Kolejna interwencja budowlana nastąpiła w 1914, najpóźniej w 1915 r., kiedy 5 stanowisk postojowych hali z 1888 r. (stanowiska: 6–10) wydłużono o 4,5 m. W tym celu rozebrano część południowej ściany zewnętrznej hali i na długości wspomnianych stanowisk dostawiono nieco niższą dobudówkę. Projekt powstał w maju 1914 r. w Królewskiej Dyrekcji w Bydgoszczy¹¹. Wspomniana rozbudowa wynikała ponownie ze wzrostu gabarytów parowozów eksploatowanych na odcinkach trakcyjnych z Gniezna. W takim stanie lokomotywnia przetrwała do początku lat 20. XX w. Dopiero w 1922 r. nastąpiła kolejna rozbudowa. Przedłużono wówczas znacząco dobudówkę warsztatową, tworząc długie na kilkadziesiąt metrów skrzydło warsztatu parowozowego.

⁶ APKP SNG, plany: Projekt für Entwässerung des Locomotiv-Schuppen auf Bahnhof Gnesen, Gnesen [190?]; Entwurf für die Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Gnesen, Bromberg I 1894.

⁷ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy do ministra robót publicznych z 4 II 1894.

⁸ *Adressbuch nebst allgemeinem Geschäfts-Anzeiger von Bromberg und dessen Vororten auf das Jahr 1894*, Bromberg 1893, s. 41.

⁹ APKP SNG, plan: Entwurf für die Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Gnesen, Bromberg I 1894.

¹⁰ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, pismo Dyrekcji Kolei Żelaznej w Bydgoszczy do ministra robót publicznych z 3 VII 1895.

¹¹ APKP SNG, plan: Lokomotivschuppen Bahnhof Gnesen, Bromberg V 1914.



Fot. 169. Żuraw węglowy i zasięg węglowy (fotografia z 2009 r.)

ruchomy żuraw węglowy bramowy z napędem elektrycznym. Żuraw poruszałby się po torach wzdłuż południowej ściany zasięgu i dostarczał węgla z basenu zasięgu do nawęglownicy względnie bezpośrednio na tender. Miał on służyć również do usuwania szlaki z basenów w dwutorowym kanale oczyszczającym, a także do przeładunku węgla z wagonów do zasięgu węglowego. Konstrukcja bramowa (portalowa) żurawia umożliwiała przejazd pod nim na pojedynczym torze. W sąsiedztwie kanałów rewizyjnych, na południowy wschód od nich, zaprojektowano budynek suszarni piasku z systemem pneumatycznego przesylu piasku do wieży piaskowania parowozów. Wieża miała stanąć w międzytorzu torów z kanałami rewizyjnymi, na wschód od nich, i umożliwić równoczesne piaskowanie dwóch lokomotyw. Zaprojektowany w grudniu 1940 r. zespół ciągu technicznego obrządzania parowozów został skoncentrowany na terenie o długości ok. 350,0 m i szerokości ok. 45,0 m, a więc obejmował obszar ponad 1,5 ha⁷⁸. Można dodać, że podobny kompleks Rothenpieler projektował równocześnie dla stacji w Lesznie. Był on nieco mniejszy, bowiem zasięg węglowy

posiadał długość 248,0 m i mieścił ok. 7000 t węgla. Pozostałe założenia były niemal identyczne⁷⁹.

Zanim przystąpiono do realizacji koncepcji Rothenpielera, warunki gospodarki wojennej zmusiły projektanta do korekty przyjętych założeń. 19 marca 1941 r. w Poznaniu przygotował on ostateczny projekt ciągu obrządzania parowozów, który trafił do Biura Budowy Kolei Rzeszy – Gniezno (*Reichsbahn – Baubüro Gnesen*) w dniu 23 marca. Najważniejsza zmiana dotyczyła basenu zasięgu węglowego, który otrzymał ostatecznie długość 355,0 m i pojemność 11 300 t węgla. Rezerwowy kanał oczyszczający wydłużono do 60,0 m i przesunięto nieco dalej na wschód w stosunku do murów basenu węglowego. Właściwy system nawęglania parowozów w obrębie dwutorowego kanału oczyszczającego oraz kanałów rewizyjnych pozostał bez zmian, ale dodatkowo, przy południowym murze zasięgu, na obu krańcach, wprowadzono pomocnicze nawęglanie w postaci pojedynczych żurawi słupowych stałych o wysięgu 4,7 m. Przy rezerwowym kanale oczyszczającym ustawiono dodatkowo żuraw słupowy stały o wysięgu 4,0 m do usuwania szlaki z kanału. Długość torów, po których miał poruszać się bramowy

⁷⁸ APKP SNG, plan: Kohlenbansen für BW-Anlagen auf BF Gnesen, Posen 12 XII 1940.

⁷⁹ APKP SNG, plan: Kohlenbansen für Bahnhöfe Gnesen und Lissa, Posen 11 XI 1940.



Fot. 170. Pulpit sterowniczy w kabinie dźwigowego żurawia (fotografia z 2009 r.)

żuraw węglowy ustalono na 330,0 m, a więc niemal na całą długość basenu węglowego. Pozostałe założenia techniczne zostały bez zmian, a obszar całego kompleksu wzrósł do ok. 1,8 ha⁸⁰.

Wszystkie elementy budowlane, inżynieryjne oraz urządzenia techniczne kompletnego ciągu obrządzania parowozów zrealizowano według koncepcji z marca 1941 r. Dodatkowo przewidziano także wzniesienie samodzielnego budynku socjalnego z umywalnią dla personelu szlakującego i nawęglającego parowozy. Obiekt ten zbudowano znacznie na południe od ciągu obrządzania parowozów, w bezpośrednim sąsiedztwie magazynu drewna przy warsztatach naprawy wagonów. Wraz z wyposażeniem kosztował on 52 000 marek⁸¹. Prace budowlane dotyczące ciągu technicznego zapoczątkowano najprawdopodobniej w 1941 r., po przekazaniu projektu do Biura Budowy, a ukończono w ciągu kolejnych dwóch lat. W związku z realizacją nowego ciągu technicznego, zlikwidowano także elementy poprzednich ciągów technicznych przy halach wachlarzowych oraz wszystkie zasieki węglowe. Ogółem rozebrano 1500 m ścian zasie-

ków oraz 6000 m² ich posadzki, zlikwidowano też 100 m kanałów oczyszczowych⁸².

Procedura obrządzania parowozów w obrębie głównego ciągu technicznego była następująca. Pierwszym etapem było podanie na parowóz suchego piasku. Pod wieżę piaskowania równocześnie mogły podjechać dwie lokomotywy (każda na osobnym torze), które po uzupełnieniu piasku przejeżdżały 25 m dalej i wjeżdżały na kanały rewizyjne. Tutaj dokonywano oględzin parowozów i jednocześnie nawęglano tendry z komór nawęglownicy kaskadowej. Następnie maszyny przejeżdżały kolejne 25 m i następował wjazd na kanały oczyszczkowe z żurawiami wodnymi. W tym miejscu odbywało się szlakowanie, a także nawadnianie tendrów. Po tej operacji lokomotywy zjeżdżały dalej, docierały na obrotnice i były ustawiane w halach wachlarzowych. Na dwutorowym kanale oczyszczkowym jednocześnie można było szlakować w sumie 4 parowozy, w tym samym czasie 2 inne mogły być już rewidowane i nawęglane, a jednocześnie 2 kolejne można było piaskować. Zatem na głównym ciągu technicznym obrządzania parowozów możliwa była obsługa równocześnie ośmiu maszyn. Dwie kolejne można było obrządzać na rezerwowym kanale oczyszczkowym, co daje

⁸⁰ APKP SNG, plan: Entwurf für den Kohlenbansen des BW Gnesen, Posen 19 III 1941.

⁸¹ BA, B-L, Reichsverkehrministerium/Anh. I Sammlung Sarter, sygn. R.5 Anh. I/79, Kostenanschlag für den Ausbau des Bahnhofes Gnesen, Posen 7 IX 1942, s. 37–53.

⁸² Ibidem.



Fot. 174. Dwutorowy kanał oczystkowy z zachowanym żurawiem wodnym (fotografia z 2010 r.)

nałów oczystkowych. Czterokomorowa nawęglownica kaskadowa nie istnieje, została zlikwidowana w latach 90. XX w. Rezerwowy kanał oczystkowy posiada oryginalną konstrukcję z okresu budowy, jego długość wynosi 60,0 m, na krańcach posiada zejścia do wnętrza kanału. Przy kanale zachowane betonowe płyty fundamentowe po żurawach wodnych z zaworami. Żuraw do usuwania szlaki nie istnieje. Żurawie słupowe stałe do pomocniczego nawęglania nie istnieją. Żuraw bramowy węglowy posiada konstrukcję stalową nitowaną, drewniana budka dźwigowego wyposażona jest z tyłu w betonową płytę stanowiącą przeciwwagę dla stalowego, kratownicowego wysięgnika. Napęd żurawia jest elektryczny i umożliwia samodzielne przemieszczanie po szynach wzdłuż basenu węglowego, obrót budki dźwigowego wraz z wysięgnikiem wokół osi pionowej, a ponadto podnoszenie i opuszczanie dwulinowego chwytaka o pojemności 1,25 m³. Drewniana budka dźwigowego wraz z przeszkloną kabiną posiada ogrzewanie elektryczne oraz węglowe. Wyposażenie techniczne żurawia zachowało się praktycznie kompletnie, odcięto jednak kabel elektryczny.



Fot. 175. Oryginalna konstrukcja rezerwowego kanału oczystkowego (fotografia z 2010 r.)



Fot. 183. Kompleks zabudowy towarzyszącej nastawni „Gn-C”. Za nastawnią budynek służbowy Odcinka Drogowego, barak rewidentów wagonów i położony w głębi magazyn wojskowy (fotografia z 2010 r.)



Fot. 184. Relikty otwartej umywalni wojskowej na rampie Wehrmachtu (fotografia z 2010 r.)

artylerii względnie pojazdów wojskowych. Z rampy korzystali też żołnierze *Wehrmachtu* podczas wsiadania do wagonów. Po jej południowej stronie ustawiono szereg ceramicznych umywalni dla żołnierzy (w stanie bliskim oryginałowi zachowała się tylko jedna). Budynek dworca towarowego pełnił funkcje administracyjne. W nim

swoje biura mieli urzędnicy nadzorujący rozrząd i ruch wagonów w obrębie stacji towarowo-rozrządowej. Nie-wielki parterowy budynek Odcinka Drogowego otrzymał przeznaczenie socjalne i służył pracownikom obsługującym olbrzymi gąszcz torów wraz z systemem sterowania ruchem kolejowym, z elektromechaniczną sygnalizacją