

Jakub Krzyżanowski

Nasycalnia Podkładów Kolejowych w Solcu Kujawskim 1873-2001

słowa kluczowe: kolejnictwo, Solec Kujawski

1.1. Lata zaboru pruskiego

W 1861 roku z inicjatywy rządu pruskiego rozpoczęto budowę kolei warszawsko-bydgoskiej. Linia ta stanowiła pierwsze połączenie północnych Niemiec z Rosją. Dnia 24 października 1861 r. otwarto ruch kolejowy na odcinku z Bydgoszczy do Torunia (49,7 km) z mostem żelaznym na Brdzie oraz dwiema stacjami pośrednimi w Czersku (obecnie Bydgoszcz-Łęgnowo) i w Solcu Kujawskim. Było to wydarzenie bardzo ważne dla rozwoju soleckiego przemysłu¹.

Uruchomienie odcinka Kolei Wschodniej, która „zahaczała” o Solec, przyczyniło się do pobudzenia życia gospodarczego miasta. Wybrukowano wówczas rynek oraz drogę prowadzącą w stronę Wisły, wzniesiono także budynki dla urzędów. Prace w mieście nabrały tak dużego rozmachu, że chwilami brakowało siły roboczej. W latach 60. XIX wieku miasto pobierało 700 rt. opłaty dzierżawnej za utworzone nad Wisłą tereny przeladunkowe i mycie drewna. Od momentu sfinalizowania budowy kolei co roku do Solca dostarczano setki tysięcy podkładów kolejowych z Królestwa Polskiego i Galicji, następnie poddawano je myciu i przewożono furmankami na kolej. Było to dochodowe zajęcie dla posiadaczy furmanek. W rezultacie ożywiło się życie handlowe miasta, co sprzyjało osadnictwu. W 1867 roku według spisu ludności *Solec liczył: 37 rzemieślników, 30 brygadzystów, czeladników i majstrów, 6 kupców, 7 wozaków i pracowników kolei, 16 pracowników przewozowych, 6 posiadaczy łodzi, 23 żeglarzy, 2 rybaków, 8 karczmarzy i 53 obsługujących*². W krótkim czasie dał o sobie znać niedobór lokali mieszkalnych. Mimo wygórowanych czynszów wszystkie możliwe mieszkania były zamieszkane. To z kolei zdynamizowało budownictwo. Rocznie

¹ Janusz Umiński, *Droga żelazna Warszawsko-Bydgoska*, [w:] „Kalendarz Bydgoski” 2011, s. 15.

² Gustav Crusius, *Statistische Darstellung des Kreises Bromberg*, Bromberg 1871, s. 52.

wystawiano od 6 do 13 pozwoleń budowlanych. *Na dzień 1 grudnia 1872 roku miasto liczyło 88 domów mieszkalnych, 226 gospodarstw domowych, 7 zakładów i 1089 dusz*³. Większego wpływu na status ludnościowy miasta nie miały skutki wojny francusko-pruskiej toczonej w latach 1870-1871. Wzięło w niej udział 56 mieszkańców Solca (1 poszkodowany, 1 stracił życie).

Wydarzenia te nie miały znaczenia dla zakresu robót przeładunkowych. Podkłady kolejowe były składowane na specjalnie przeznaczonych do tego placach przeładunkowych. Po wojnie zakończonej w 1871 roku place te stanowiły istotne źródło dochodu dla Solca. Kasa miejska tytułem dzierżawy pozyskiwała rocznie ponad 1000 rt. Natomiast robotnicy za swoją pracę otrzymywali wynagrodzenie dzienne w wysokości 1 rt. 70 sgr. Już w 1873 roku przeładunek podkładów kolejowych nabral rozmachu i transport furmankami stał się mało wydajny. Dyrekcja Kolei Wschodniej w Bydgoszczy podjęła decyzję o budowie bocznicy kolejowej prowadzącej w stronę Wisły. Aby zrealizować swoje zamierzenie, dyrekcja kolei wydzierżawiła od miasta place przeładunkowe z opłatą 2000 rt. rocznie. Dodatkowy wpływ do budżetu miasta stanowiły 4 sgr. płacone za każdy wagon wypełniony podkładami kolejowymi. W ciągu pierwszych czterech miesięcy odprawiono 3883 wagony. Poza tym miasto opuszczało codziennie parę tysięcy wozów konnych z podkładami. *Jesienią 1873 roku brzeg Wisły był tak obłożony podkładami i drewnem, że przypominał las*⁴.

Solec dzięki swojej działalności stał się w krótkim czasie szeroko znanym ośrodkiem przemysłu drzewnego w Rzeszy Niemieckiej, co z kolei przyciągało do miasta potencjalnych inwestorów. W 1873 roku przemysłowiec Rüttgers z Drezna zdecydował się założyć w Solcu zakład impregnacji i nasycania podkładów smołą i olejem smołowym. Podobnie konserwowano słupy telegraficzne, co istotnie wydłużało ich żywotność. Uruchomione przedsiębiorstwo zlokalizowano między torami kolejowymi od południa i ulicą Kujawską od północy⁵.

Wyznaczenie konkretnego roku uruchomienia zakładu w Solcu budziło wątpliwości.

Philip Rudolf, autor historii miasta, wskazywał na rok 1873, jednak pojawiła się data 1879 r. W 1979 roku obchodzono nawet stulecie działalności przedsiębiorstwa. Datę jego powstania w 1873 roku zweryfikował dokument, który informował, że zakład impregnacji przekazał w 1873 roku datek na remont dachu kościoła, odnaleziony na wieży kościoła pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa

³ Philip Rudolf, *Z historii Solca Kujawskiego i okolicznych wsi*, Towarzystwo Miłośników Solca Kujawskiego, Solec Kujawski 2003, s. 121.

⁴ Tamże.

⁵ „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 112, 10 kwietnia 2009, s. 5.

w Solcu Kujawskim (kościół poewangelicki)⁶. Rüttgers zastosował w swoim zakładzie innowacyjny sposób impregnacji próżniowo-ciśnieniowej podkładów olejem smołowym. Był to tak zwany proces Rüpinga polegający na „*wpraso-wywaniu*” w 1 m³ drewna 63 kg oleju smołowego. *Żywotność podkładów była w ten sposób 5-krotnie dłuższa*⁷. Właśnie dzięki tej metodzie można było osiągnąć możliwie najgłębsze przesylenie danego rodzaju drewna przy minimalnym wchłonięciu cieczy impregnacyjnej. Plac zakładu dreźnieńskiego przemysłowca był bardzo obszerny i pozwalał na zgromadzenie do 2 milionów podkładów kolejowych. Od momentu rozpoczęcia produkcji w 1874 roku do końca stulecia nasycano rocznie około 30 000 m³ drewna. Z czasem zapotrzebowanie na nasączone olejem smołowym podkłady i słupy wzrastało. Zwiększała się również wydajność przedsiębiorstwa i do początku I wojny światowej (1914 rok) oscylowała w granicach 40 000 m³. Blisko 2/3 przeznaczano na podkłady kolejowe, a 1/3 na słupy trakcyjne. Szacuje się, że z 1 m³ drewna uzyskiwano 10 podkładów, a przeciętna roczna wydajność sięgała 260 000 sztuk podkładów kolejowych i blisko 48 000 słupów. W okresie pruskim zakład ten zatrudniał średnio od 50 do 150 robotników. Rosła latem, gdy pracy było więcej, a zimą, kiedy wyłączano urządzenia parowe, ograniczano zatrudnienie. Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych sztaplowanie, czyli załadunek, rozładunek i układanie drewna w stosy, wykonywano nieustannie⁸.

Dla rozwoju przemysłu drzewnego w Solcu zasłużył się również pochodzący z Magdeburga kupiec Christoph Lindaua, który w 1846 roku założył opodal miasta zakład ciesielski. Później swoją działalność znacznie rozszerzył, budując duży tartak liczący osiem traków. Lindaua był znaczącym pracodawcą. Z danych wynika, że w roku 1870 zatrudnienie w jego zakładzie znalazło blisko 120 robotników i każdy z nich otrzymywał od 1,5 do 1,6 marki wynagrodzenia dziennie. W 1890 roku, okresie dalszej prosperity, liczba pracowników wynosiła 160, zaś wynagrodzenie podwoiło się. Na początku XX wieku, gdy fabryka Lindaua`y była potentatem, zatrudniała ponad 300 robotników, a rocznie cięto około 70 000 m³. W 1919 roku firma, w której posiadaniu znalazły się jeszcze 2 tartaki wyposażone w sumie w 13 traków, została sprzedana⁹.

Działające tartaki oraz zakład impregnacji i nasycania podkładów kolejowych Rüttgersa spowodowały, że Solec stał się kluczowym miastem przemysłu drzewnego na całym niemieckim wschodzie. Jako pionier w swojej dziedzinie przecierał i impregnował masy drewna, które setkami tratów splawiano Wisłą w dół do

⁶ Relacja Janusza Lewandowskiego w zbiorach autora.

⁷ Philip Rudolf, dz. cyt. s. 121.

⁸ Tamże s. 121-122.

⁹ Tamże

Solca z Królestwa Polskiego i rosyjskich guberni. Poddane obróbce drewno transportowano dalej głównie do Berlina i na zachód Niemiec. Gwałtowny rozkwit przemysłu drzewnego na ziemi soleckiej w drugiej połowie XIX wieku przyczynił się również do większego zainteresowania możliwością osiedlenia i zamieszkania. W 1895 roku Solec liczył 2441 mieszkańców, i ich liczba od powołania nasycalni podwoiła się¹⁰. W pierwszych latach rozwoju miasta, czyli w latach 50.-60. XIX wieku do kasy miejskiej wpływało nawet do 6000 marek opłaty dzierżawnej za place przeładunkowe. W latach 80. liczba zamówień zmalała, wzrosło bezrobocie, które wywołało emigrację części rodzin. Przeładunek podkładów uległ wyraźnemu zmniejszeniu, spadły dochody i wpływy do miejskiej kasy, nawet czterokrotnie w porównaniu z latami 50.-60. XIX wieku. Bardzo niekorzystne dla Solca było utworzenie w 1878 roku w Brdyujściu rozległego portu drzewnego, który stanowił groźną konkurencję dla lokalnych zakładów przemysłu drzewnego w Solcu. Spore masy drewna do tej pory sezonowane w Solcu były zimowane, a później przecierane przez traki w Brdyujściu. O pogarszającej się sytuacji społeczno-ekonomicznej w mieście świadczy wpis do kroniki miasta kończącego w 1885 roku swoje urzędowanie burmistrza Seilera: *Jeśli pójdzie tak dalej, czego z pewnością należy się spodziewać, wówczas obniży się ogólny poziom dobrobytu i ludności będzie coraz mniej, gdyż wiele rodzin opuści miasto. Po lewej Wisła z niedostatecznym połączeniem komunikacyjnym, po prawej las i piaski z małymi i biednymi koloniami, skąd ma przyjść ożywiony ruch?*¹¹.

Słowa burmistrza Seilera nie okazały się prorocze, ponieważ u schyłku XIX wieku finanse miasta miały się bardzo dobrze, mimo iż Solec nękały kataklizmy, między innymi okropne w swoich skutkach powodzie, które porywały domy, drogi czy bydło. W 1888 roku stan Wisły był na tyle wysoki, że na rynku pływano łodziami, a woda wyrывała kawałki ziemi. Żeby zapobiec niszczycielskiej naturze rzeki, postanowiono zbudować wał przeciwpowodziowy, który miał uchronić nizinę otorowsko-lęgnowską, a koniec prac planowano na 1937 rok. Ponadto w 1899 roku w Nasycalni Podkładów Kolejowych wybuchł pożar, który obrócił w pył 30 000 sztuk podkładów¹².

Za kadencji burmistrza Tellerera (1885-1907) przemysł drzewny i handel drewnem nadal zajmował czołowe miejsce w przemyśle miasta. Każdego roku od maja do października spławiano w dół Wisły 600-800 tratów drewna, a każda stanowiła wartość około 13 000 marek. Do Solca docierali kupcy z całych Niemiec, aby złożyć zamówienie na doceniane polskie drewno. Z „miasta drewna” wyjeżdżało

¹⁰ Tamże s. 123.

¹¹ Tamże.

¹² Tamże s. 125.

około 1000 wagonów tartego drewna, zaś w zakładzie impregnacji nasycano setki tysięcy podkładów, które stanowiły podstawowy budulec Niemieckiej Kolei Wschodniej¹³.

Położenie Solca nad Wisłą i włączenie do sieci Niemieckiej Kolei Wschodniej w 1861 roku, przyczyniły się do istotnego rozwoju miasta, a przemysł drzewny i handel drewnem był w okresie pruskim źródłem dobrobytu całego miasta i jego mieszkańców.

1.2. Dwudziestolecie międzywojenne i okupacja niemiecka

Po 148 latach zaboru pruskiego na mocy traktatu wersalskiego powołano Radę Ludową, której celem było przygotowanie miasta do przejęcia przez władze polskie. Przekazanie miasta odbyło się 19 stycznia 1920 roku. Solec odzyskał niepodległość i znalazł się w granicach II Rzeczypospolitej¹⁴.

Nasycalnia podkładów kolejowych do 1918 roku należała do Pruskich Kolei Państwowych. W latach dwudziestolecia międzywojennego stanowiła własność polsko-niemieckiej spółki akcyjnej i występowała pod nazwą: Zakłady Impregnacyjne S.A. – Zarząd Solec. W latach 30. zakład zmienił właściciela i działał pod szyldem Związek Koksowni Sp. z o.o. Katowice – Zakład Impregnacyjny Solec Kujawski¹⁵.

W 1920 roku Solec dysponował sześcioma tartakami, dwoma zakładami wisklinowymi oraz Zakładem Impregnacyjnym S.A. – Zarząd Solec. W omawianym okresie sytuacja w mieście była nie najlepsza. W sierpniu 1922 roku spłonął jeden z tartaków Wegenera, w wyniku czego wielu robotników pozostało bez pracy. Tartak odbudowano, jednak zła passa trwała dalej i w 1924 roku dwa tartaki zrównała z ziemią powódź, pozbawiając pracy 100 osób.

Solec od połowy XIX wieku był miastem silnie rozwiniętego przemysłu drzewnego. Przed I wojną światową robotnicy pracujący w tym przemyśle zarabiali bardzo dobrze. Jednak międzywojnie nie było już tak korzystne dla robotników. Można powiedzieć, że znaleźli się oni w sytuacji bez wyjścia. W związku z brakiem surowca tartaki zwolniły wszystkich robotników i urzędników. Część zwolnionych znalazło w 1925 roku okresowe zatrudnienie przy budowie fabryki konserw. Jednak i te prace zostały zaprzestane, przez co około 80% robotników stało się bezrobotnymi¹⁶.

¹³ Tamże s. 126.

¹⁴ Mieczysław Bandurka, Konstanty Kościński, *Historja Solca Kujawskiego w zarysie: ku uczczeniu 600-letniego obchodu nadania miejscowości praw miasta*, Bydgoszcz 1925, s. 22.

¹⁵ „Gazeta Pomorska” nr 204, 11 września 1979, s. 6.

¹⁶ Mieczysław Bandurka, Konstanty Kościński, dz. cyt., s. 24-26.



Wystawa Związku Koksowni w Solcu Kujawskim – próbki drewna

Źródło: Fotografia pochodzi z prywatnych zbiorów p. Janusza Lewandowskiego.

Miasto, liczące w 1914 r. 4800, a w 1925 r. 4400 mieszkańców, borykało się z poważnym problemem bezrobocia, co bez wątpienia było niekorzystne dla rozwoju drobnego przemysłu, handlu i jeszcze bardziej pograżało miasto w ruinie gospodarczej¹⁷.

Praca w nasycalni była brudna i ciężka, często ponad siłę ludzkich mięśni. Drewno układano w stopy bezustannie, aby zmniejszyć urazy nieuniknione podczas załadunku podkładów kolejowych, robotnicy wykorzystywali przygotowane przez siebie (najczęściej wykonane z poduszek) ochraniacze na ramiona. Ze względu na ówczesne bezrobocie chętnych do wykonywania pracy nie brakowało. Szczególnie w okresie kryzysu gospodarczego, który dotknął również Zakłady Impregnacyjne. Praca w nasycalni była pomimo niebezpieczeństw obiektem pożądania dla wielu bezrobotnych. Większość prac wykonywano bosakami i siłą

¹⁷ Tamże, s. 13.

ludzkich mięśni, w brudzie i pocie. Warunki higieniczne oraz bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie wymagały poprawy. W kwietniu 1925 roku Inspektor Pracy podczas wizytacji zakładu stwierdził uchybienia, m.in. brak umywalni dla robotników, które zgłosił zarządowi przedsiębiorstwa. Po trzykrotnych wezwaniach firma urządziła zaledwie prowizoryczną umywalnię. Pomimo interwencji Inspektora Pracy i Policji z realizacją polecenia zwlekano, tłumacząc wysokimi kosztami, szantażując ewentualnym zwolnieniem pracowników. Ostatecznie termin ukończenia umywalni wyznaczono na lipiec 1926 r.¹⁸

Wielki kryzys gospodarczy, z którym zmagala się większość państw świata w latach 1929-1933/35, osiągnął również Polskę i objawił się silnym spadkiem cen artykułów rolnych oraz zmniejszeniem produkcji w przemyśle. Kryzys ten trawił także nasz lokalny przemysł. Z tymi problemami musiał zmierzyć się Wacław Czaczka-Ruciński, burmistrz Solca Kujawskiego w latach 1929-1935¹⁹.

Postępująca recesja na przełomie drugiej i trzeciej dekady XX w. dotknęła także nasycalnię. Potwierdzeniem tego jest pismo skierowane przez Związek Koksowni Sp. z o.o. do magistratu miasta 29 października 1930 r., w którym firma informuje o zmniejszeniu zakupu podkładów przez Ministerstwo Komunikacji, co niesie realne ryzyko ograniczenia liczby pracowników w zakładzie. W obliczu spadku zamówień ze strony PKP zakład postanowił podjąć współpracę z prywatnymi odbiorcami. Jednak do jej realizacji konieczne było uzyskanie w Ministerstwie Komunikacji specjalnych ulg taryfowych dla przewozu surowych słupów i masztów. W końcu 1930 r. zakład został zamknięty. Związek Koksowni zwrócił się do magistratu Solca Kujawskiego z prośbą o wstawiennictwo, licząc, że władze lokalne potwierdzą, iż zatrudnienie w zakładzie impregnacyjnym jest pożądanе i ważne dla miejscowej ludności. W 1931 roku miasto podjęło intensywne starania o poprawę sytuacji. Zwróciło się z prośbą do Ministerstwa Komunikacji o uruchomienie Zakładów Impregnacyjnych, argumentując, że nie jest w stanie utrzymać licznej rzeszy 700 bezrobotnych, którzy wraz z rodzinami stanowią około 50% mieszkańców. Liczba ta w stosunku do liczby mieszkańców stanowi największy procent bezrobotnych w całej Rzeczypospolitej. Oprócz tego władze miejskie poinformowały zarząd przedsiębiorstwa o tym, że Ministerstwo Poczty i Telegrafów zakupiło większą liczbę słupów telegraficznych w Dyrekcji Lasów Państwowych w Toruniu i wskazane byłoby pozyskanie tych słupów do zaimpregnowania w soleckiej nasycalni. Pozwoliłoby to zaoszczędzić na kosztach transportu i znacząco ograniczyło bezrobocie oraz nędzę, jaka panowała w mieście²⁰.

¹⁸ Tamże.

¹⁹ „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 90, 2 maja 2008, s. 4.

²⁰ Archiwum Państwowe Bydgoszcz, Akta Miasta Solca Kujawskiego, tom 2, sygn. 1261.

W końcu działalność przedsiębiorstwa została wznowiona. Jednak zważywszy na ciężkie warunki pracy, niskie uposażenie oraz wyrzucanie na bruk z błahych powodów, wszystko to wywołało strajk w 1932 roku, który został zdławiony przemocą przez policję²¹.

W okresie niemieckiej okupacji nasycalnia kontynuowała swoją działalność, zmodernizowano nawet technologię pracy. Oprócz nasycania parowego zastosowano również nasycanie środkami chemicznymi – na zimno. Ponadto zakład rozbudowano, stawiając halę produkcyjną przy ulicy Garbary, gdzie przymusowo pracowały Rosjanki i Ukrainki²².

W czasie II wojny światowej w nasycalni pracowali poza polskimi robotnikami również jeńcy angielscy i rosyjscy. Wszystkie akcje sabotażowe, polegające przede wszystkim na opóźnianiu transportu wyrobów gotowych, były bezwzględnie tępiące. Dla przykładu 18 lipca 1942 roku gestapo schwytało 21 robotników i 12 z nich trafiło do obozu koncentracyjnego w Stutthofie²³.

2. DZIEJE NASYCALNI PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ (1945-2001)

2.1. Okres Polski Ludowej i transformacji ustrojowej

Solec Kujawski został wyzwolony spod wrogiej działalności okupanta hitlerowskiego 23 stycznia 1945 roku. Aktywność agresora niemieckiego wywołała wiele szkód, także w sferze gospodarczej, co niewątpliwie wpłynęło na tempo rozwoju odbudowującego się lokalnego przemysłu. Wkrótce po oswobodzeniu miasta byli pracownicy Nasycalni wykazali się dużą lojalnością wobec swojego miejsca pracy: przystąpili do szybkiego odtworzenia fabryki po wojennej dewastacji i Nasycalnia jeszcze w 1945 roku wznowiła produkcję²⁴.

Następnie Komisja Wojennej Komendy powierzyła stanowisko dyrektora zakładu Władysławowi Kamieniarzowi. W 1945 roku przedsiębiorstwo, które w okresie okupacji hitlerowskiej znajdowało się pod zarządem kolei niemieckiej, przekazano na własność państwu. Zgodnie z protokołem zdawczo-odbiorczym z dnia 5 maja 1945 roku Ministerstwo Przemysłu – Zjednoczenie Przemysłu Budowlanego Województwa Pomorskiego w Bydgoszczy przejęło Zakłady Impregnacyjne w Solcu Kujawskim wraz z całym majątkiem ruchomym i nieruchomym oraz kasę przedsiębiorstwa w kwocie 11 759 złotych. Dnia 25 maja 1945 roku

²¹ „Gazeta Pomorska” nr 204, 11 września 1979, s. 6.

²² „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 112, 10 kwietnia 2009, s. 5.

²³ „Gazeta Pomorska” nr 204, 11 września 1979, s. 6.

²⁴ Dokumenty ze zbiorów Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim.

przedsiębiorstwo zostało przekazane przez wspomniane Ministerstwo Przemysłu na rzecz Ministerstwa Komunikacji i objęte w zarząd przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku, był to kolejny krok upaństwowienia zakładu. Od tego momentu dyrekcja kolei prowadziła przedsiębiorstwo pod nazwą Nasycalnia Materiałów Drzewnych PKP w Solcu Kujawskim²⁵.

Władysław Kamieniarz przez wiele lat sprawował funkcję kierownika firmy, był bardzo dobrym organizatorem, chętnie włączał się też w działania na rzecz sołeckiego społeczeństwa, czego dowodzi powierzenie mu posady prezesa klubu sportowego „Unia”. Jako zmyślny kierownik doprowadził w latach 1949-1953 do wybudowania świetlicy, w której organizowano spotkania załogi czy też zawody sportowe i inne zabawy²⁶.

Mimo zmiany właściciela Nasycalni, którym stało się państwo, charakter zakładu nie uległ zatarciu. W dalszym ciągu przedmiotem działania było impregnowanie nawierzchni kolejowej, głównie dla potrzeb PKP, ale również elementów drzewnych: bali, tarcicy. Poza tym zakład ten miał znaczący udział w dostawie słupów nasyconych dla potrzeb elektryfikacji kraju. W pierwszej dekadzie powojennej działalności²⁷ roczną wielkość produkcji szacuje się w granicach 50-60 tys. m³.

Mając na względzie coraz większą produkcję impregnowanego drewna, składowanego na rozległym placu, konieczne było utworzenie straży pożarnej, która możliwie szybko dojedzie i zlokalizuje ewentualny pożar. Należy tutaj zaznaczyć, że nie tyle sam olej był podatny na ogień, co opary wydzielane podczas impregnacji. Dlatego Nasycalnia już przed wojną miała zakładową straż pożarną oraz syrenę pożarniczą. Przed 1939 rokiem miasto nie dysponowało własną syreną. Jedyną w mieście posiadał Zakład Impregnacjny, miała ona posłużyć m.in. do ogłoszenia alarmu o nieuchronnym wybuchu drugiej wojny światowej²⁸.

Po zakończeniu wojny brakowało surowca do odbudowy zniszczonej kolei. Wówczas pojawiło się wzmożone zapotrzebowanie na impregnowane drewno, więc podjęto działania w celu zwiększenia wydajności produkcji oraz poprawy bezpieczeństwa i warunków pracy. Pierwszym etapem było wprowadzenie trzymianowego systemu czasu pracy. W pierwszych latach powojennych załadunki prowadzone były w sposób mało wydajny: fizycznie siłą ludzkich mięśni. Cała trudność polegała na odpowiednim chwyceniu podkładu i zarzuceniu na ramię. Dla ułatwienia prac załadowczych robotnicy otrzymywali haki, którymi przeciągano podkłady na wagonach. Wobec tego niezbędne było przystąpienie

²⁵ Tamże.

²⁶ „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 112, 10 kwietnia 2009, s. 5.

²⁷ Dokumenty ze zbiorów Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim.

²⁸ Relacja Janusza Lewandowskiego w zbiorach autora.



Zakładowa straż pożarna w latach 50. XX wieku

Źródło: Fotografia pochodzi z prywatnych zbiorów p. Janusza Lewandowskiego.

do stopniowej mechanizacji zakładu, oczywiście w miarę ówczesnych możliwości. Gruntowną przebudowę zakładu, jego modernizację, podjęto w 1963 roku. W jej wyniku zmechanizowano znaczną część żmudnych prac wykonywanych dotychczas fizycznie przez pracowników, wprowadzono także oświetlenie oraz przebudowano układ rozjazdów kolejowych. Dzięki takim działaniom wzrosły wydajność i bezpieczeństwo pracy. Pierwszą część procesu modernizacji zakończono w 1968 roku²⁹.

Podczas pierwszej modernizacji wprowadzono wiele udogodnień, a przede wszystkim wzrosła wydajność prac. Przełomowe wydarzenie stanowiło zbudowanie pierwszej stacjonarnej suwnicy w 1967 roku. Wcześniej załadunek odbywał się fizycznie lub za pomocą taśmociągu (transportera), jednak towarzyszyło temu poważne niebezpieczeństwo, ponieważ operator taśmociągu nie widział, co się dzieje w wagonie, do którego wpadały podkłady i nie wiedział, czy przypadkiem nie przygniotły one pracowników odpowiedzialnych za ich układanie w wagonie. W latach 70. zastosowano suwnice samojezdne SB 8, w sumie było ich sześć. Ponadto zastąpiono 8 małych cylindrów dwoma zdecydowanie większymi autoklawami, które miały 2,2 metra średnicy i 45 metrów długości. Sam proces nasycania wyglądał następująco: załadowane wózki kolejowe z podkładami

²⁹ „Gazeta Pomorska” nr 204, 11 września 1979, s. 6.



Ręczny załadunek podkładów
z wykorzystaniem haków

Źródło: Fotografia pochodzi z prywatnych
zbiorów p. Janusza Lewandowskiego.

wjeżdżały do autoklawu, który szczelnie zamykano. Następnie ten potężny zbiornik wypełniano olejem rozgrzanym do temperatury około 130 stopni. Drewno w zależności od gatunku: sosna 1,5 h, buk 6 h, dąb 8 h, znajdowało się w autoklawie. Po upływie stosownego czasu rozgrzany olej wypompowywano z powrotem do zbiornika magazynującego. Kolejnym krokiem było wytworzenie próżni, aby odsączyć drewno z nadmiaru oleju. Po ostudzeniu autoklawu impregnowane drewno wyjeżdżało ze zbiornika. Drewno do Nasycalni sprowadzano praktycznie z całej Polski, a szczególnie z jej północnej części. Przedsiębiorstwo impregnowało każdą ilość dostarczonego drewna. Dzięki temu sukcesywnie wzrastał wskaźnik produkcji i w latach 70. i 80. XX

wieku osiągnął swój najwyższy poziom rzędu 130 tys. m³³⁰.

Kiedy opanowano już najniebezpieczniejsze etapy pracy, podjęto działania na rzecz poprawy warunków sanitarnych zakładu, które były przedmiotem zainteresowania Inspektora Pracy już w dwudziestoleciu międzywojennym. Dlatego w 1952 roku wybudowano łaźnie dla robotników. Przedsiębiorstwo, które stopniowo się rozwijało, było największe w swojej branży. Wskutek tego zabiegało o swoich pracowników, dbało, aby mieli, gdzie mieszkać. Toteż w 1952 roku firma zbudowała blok mieszkalny dla rodzin 18 pracowników, a nieco później hotel robotniczy, w kolejnych latach kilka następnych bloków.

Na początku lat 60. XX wieku pojawiło się realne zagrożenie dla drewnianych podkładów kolejowych i tym samym dla istnienia zakładu. Panowało wówczas przekonanie, że podkłady wykonane z drewna to przeżytek, a przyszłość to żelbeton i strunobeton. Jednak szybko okazało się, że podkłady żelbetonowe są mniej

³⁰ Relacja Janusza Lewandowskiego w zbiorach autora.



Transporter do załadunku podkładów



Pierwsza stacjonarna suwnica (1967 r.)

Źródło: Fotografie pochodzą z prywatnych zbiorów p. Janusza Lewandowskiego.

sprężyste i łatwo się kruszą, zwłaszcza kiedy pociągi rozwijają dużą prędkość. Tak więc na wszystkich istotniejszych magistralach kolejowych instalowano ponownie podkłady drewniane. W latach 70. i 80. solecka Nasycalnia była jednym z czołowych dostawców podkładów na budowane wówczas magistrale w kraju³¹.

W 1968 roku solecka Nasycalnia prowadziła likwidację gdańskiej Nasycalni i wówczas przejęła jej cały majątek wraz z należącym do niej Zakładem Produkcji Betonów w Pszczółkach koło Tczewa. W konsekwencji tych działań zakład w Pszczółkach, specjalizujący się m.in. w produkcji betonowych podkładów oraz przepustów drogowych, stał się zamiejscowym oddziałem soleckiej Nasycalni. Po zlikwidowaniu zakładu impregnacyjnego w Gdańsku, w Polsce znajdowało się dokładnie sześć tego typu zakładów. Natomiast tuż po wojnie było ich dwaście. Zaś dzisiaj funkcjonują dokładnie cztery zakłady prowadzące szeroką działalność impregnacyjną wszelakich elementów drewnianych i znajdują się one w Lipie, Koźminie Wielkopolskim, Pludrach i w Czeremsku³².

W wyniku nieustannie postępującej modernizacji zakładu poprawiła się wydajność produkcji. To z kolei gwarantowało lepsze wyniki ekonomiczne. W 1968

³¹ „Gazeta Pomorska” nr 204, 11 września 1979, s. 6.

³² Relacja Janusza Lewandowskiego w zbiorach autora.

roku solecka Nasycalnia zajęła pierwsze, a w 1977 roku drugie miejsce w rankingu rozmiarów produkcji i jej dochodów³³.

Na przełomie 1974/1975 roku podjęto decyzję o tym, żeby solecka Nasycalnia została wzorcownią, testowano w niej nowe technologie wprowadzane następnie w pozostałych pięciu nasycalniach. W tym celu przy zarządzie Nasycalni w Gdańsku utworzono biuro projektowo-doświadczalne, które było odpowiedzialne za opracowywanie nowych linii technologicznych dla soleckiej Nasycalni. Dla przykładu w soleckim zakładzie używano prototypu wiertarko-frezarki firmy DELKA. Zastąpiła ona bardzo dobrą wiertarkę zespoloną, która wykonywała jednocześnie osiem otworów w podkładzie kolejowym, był to jednak już zużyty przedwojenny sprzęt – obligatoryjnie do wymiany³⁴.

W 1976 roku Solecka Rada Narodowa podjęła przełomową decyzję o likwidacji zakładu, motywując ją szkodliwym działaniem dla środowiska i okolicznych mieszkańców. Wówczas zaprzestano inwestycji w przedsiębiorstwo, co przesądziło o jego stopniowej degradacji. Jednak dzięki wspaniałomyślności kierownictwa zakładu, m.in. wieloletniego dyrektora Janusza Lewandowskiego, udawało się przedłużyć pozwolenie na kolejne 5 lat funkcjonowania Nasycalni, aż do 2001 roku. Mówiąc o szkodliwym działaniu zakładu, chciałbym przewrotnie zaznaczyć, że miał on również „lecniczy” charakter, gdyż w omawianym okresie, zgodnie z zaleceniem lokalnego lekarza, Sarnowskiego, do Nasycalni wielokrotnie przychodziły dzieci z rodzicami, aby nawdychać się oparów oleju kreozotowego z autoklawu. Podobno pomagało to skutecznie zwalczyć szkarlatynę, czyli chorobę zakaźną dotykającą głównie dzieci. W wyniku destrukcyjnej dla soleckiej Nasycalni decyzji Rady Narodowej pojawiły się trzy koncepcje zmiany lokalizacji zakładu. Już po 1976 roku podjęto próbę przeniesienia zakładu do Brus koło Chojnic, jednak ze względu na turystyczny charakter tej miejscowości odstąpiono od pomysłu. Kolejna próba przemieszczenia Nasycalni do Paterka koło Nakła również się nie powiodła. Ostatnia przymiarka do transferu zakładu w 1993 roku w pozamiejską część Solca, z dala od zabudowań, także nie doszła do skutku. Wówczas planowano produkcję podkładów klejonych ze ścinków starych podkładów i innych elementów drewnianych na licencji amerykańskiej³⁵.

W 1979 roku przedsiębiorstwo to decyzją Wojewódzkiej Rady Narodowej otrzymało odznakę honorową za szczególne zasługi dla rozwoju województwa bydgoskiego. W tym roku również zorganizowano uroczystość na cześć 100-lecia jego działalności³⁶.

³³ „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 112, 10 kwietnia 2009, s. 5.

³⁴ Relacja Janusza Lewandowskiego w zbiorach autora.

³⁵ Tamże.

³⁶ Dokumenty ze zbiorów Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim.



Odznaczeni pracownicy Nasycalni podczas jej 100-lecia (1979 r.)

Źródło: Fotografia pochodzi z prywatnych zbiorów p. Janusza Lewandowskiego.

Zakład nie spoczął na laurach i podjął próby nasycania podkładów impregnacyną mieszaniną olejów, które posiadały większe możliwości penetracyjne. Tę innowacyjną metodę i skład mieszaniny opracowała Akademia Rolnicza w Poznaniu. Oryginalność metody polegała na tym, że drewno przesycano na skroś, zaś stara metoda impregnacji zabezpieczała tylko warstwę wierzchnią. Szybko jednak odstąpiono od tej metody, ponieważ środek, którym nasycano podkład wybuchał w temperaturze 60 stopni³⁷.

1 stycznia 1982 roku kierownictwo zakładem objął Janusz Lewandowski, który pozostał na stanowisku dyrektora zakładu aż do jego zamknięcia. W Nasycalni pracował od 1967 roku. Rozpoczął wraz z zarządem Nasycalni w Gdańsku działania zmierzające w kierunku wydzielenia ze struktur Nasycalni soleckiej jej zamiejscowego oddziału w Pszczółkach, który ostatecznie usamodzielniał się pod koniec 1982 roku³⁸.

W okresie stanu wojennego przedsiębiorstwo to było zmilitaryzowane i podlegało rozkazom. Często poddawano je kontrolom komisarzy³⁹. Nasycalnia przetrwała wielki sprawdzian, jakim była transformacja ustrojowa i przejście

³⁷ „Gazeta Pomorska” nr 204, 11 września 1979, s. 6.

³⁸ Relacja Janusza Lewandowskiego w zbiorach autora.

³⁹ Tamże.

z gospodarki centralnie planowanej do kapitalistycznej. Zakład ten przekształcono, ponieważ od 1945 do 1993 roku należał do struktur PKP. Natomiast od 31 I 1993 roku stał się zakładem cywilnym podlegającym wojewodzie. Wówczas występował pod nazwą: Przedsiębiorstwo Państwowe Nasycalnia Drewna Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe. Zakład ten odnalazł się w nowej, trudnej rzeczywistości gospodarczej sterowanej przez wolny rynek. W latach 90. produkcja impregnowanego drewna była kontynuowana nieprzerwanie, jednak spadł poziom zamówień na podkłady kolejowe, więc firma całkowicie niezależna od PKP produkowała impregnowane ploty, domki i inną galanterię ogrodową.

Jeżeli mówić o strukturze zatrudnienia Nasycalni, to była ona zależna od wielkości produkcji i stopnia mechanizacji zakładu. Można ją szacować na około 200 pracowników do momentu pierwszej modernizacji, czyli do 1963 roku. Po zmechanizowaniu firma zatrudniała od 130 do 150 robotników. Na początku lat 90. zatrudnienie ograniczono do 90 osób, zaś przed zamknięciem Nasycalni pracowało tutaj zaledwie 35 pracowników. Decyzja podjęta w 1976 roku o likwidacji zakładu ziściła się 5 marca 2001 roku, kiedy to Sąd Gospodarczy w Bydgoszczy ogłosił definitywne zamknięcie Przedsiębiorstwa Państwowego Nasycalnia Drewna PPHU. Zamknięcie fabryki zostało spowodowane między innymi silną degradacją środowiska naturalnego, jako efektu ubocznego produkcji nasycanych elementów drewnianych⁴⁰.

1.2. Dekada zawirowań i dalekosiężnych planów

Po ponad 125 latach swojej aktywności, okresie prosperity, ale również licznych perturbacjach, wielki zakład przemysłowy, chlebobawca licznych soleckich rodzin został zamknięty. Otóż w 2001 roku Nasycalnia Podkładów Kolejowych definitywnie zaprzestała swojej działalności. Od czasu zakończenia produkcji do 2005 roku nieruchomością zarządzał syndyk masy upadłościowej⁴¹.

W okresie tym rozległy obszar Nasycalni nie był strzeżony. Co przyczyniło się do szerzenia się aktów wandalizmu, kradzieży oraz degradacji środowiska. Wtedy też uaktywniła się działalność złomiarzy. Wszystko to doprowadziło w styczniu 2006 roku do uszkodzenia zbiornika (oczywiście przez nieznaną sprawcę), w konsekwencji czego do gleby dostało się 30 ton substancji chemicznej wykorzystywanej do nasycania drewna⁴².

Jednym z kluczowych czynników wstrzymania produkcji i tym samym zamknięcia zakładu był ogrom skażenia środowiska. Zakład ten, jak wiadomo,

⁴⁰ Tamże.

⁴¹ „Gazeta Pomorska” nr 260, 7 listopada 2012, s. 12.

⁴² „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 36, 20 stycznia 2006, s. 1.

produkował nasycone słupy oraz podkłady kolejowe – nieodłączny element każdej linii kolejowej. Jednak efektem ubocznym owej produkcji było silne zanieczyszczenie środowiska, ponieważ do impregnacji drewna stosowano kreozot – oleistą mieszkankę m.in. ropy naftowej i innych odpadowych olejów⁴³.

Proceder ustąpił w momencie nabycia nieruchomości przez gminę, która to, korzystając z prawa pierwokupu, w lipcu 2008 roku za kwotę 600 tys. zł nabyła 50% terenów po byłej Nasycalni. Po zakupie gruntu magistrat nawiązał kontakt z współwłaścicielem pozostałych 50% ziemi, który zadeklarował chęć zbycia drugiej części nieużytecznego, skażonego gruntu za milion złotych. Ostatecznie Urząd Miasta porozumiał się z właścicielem i wykupił ten nieużytek za kwotę 750 tys. zł pomniejszoną o zaległy gminie podatek⁴⁴.

Tym samym w 2009 r. Urząd Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim stał się jedynym posiadaczem 16,44 ha terenu po Przedsiębiorstwie Państwowym Nasycalnia Podkładów Kolejowych usytuowanym we wschodniej części miasta przy ulicy Kujawskiej 2. Jeszcze tego roku miasto postanowiło określić stopień degradacji środowiska na terenie po byłym zakładzie impregnacji drewna. Realizację tego celu powierzono firmie EKOLAB Sp. z o.o. ze Swarzędza. Zlecone badania miały określić stan środowiska gruntowo-wodnego. W tym celu pobrano próbki gruntów, które ujawniły podwyższoną zawartość substancji organicznych mających swoje źródło w kreozocie, czyli oleju impregnacyjnym. W wyniku przeprowadzonych ekspertyz wykazano wyraźne przekroczenie wartości dozwolonych stężeń. Ogółem obnażono silne naruszenie dopuszczalnych standardów dla ziemi i wody podziemnej. Porównując efekty badań przeprowadzonych w 2001 i 2009 roku, można wywnioskować, że gospodarka prowadzona w latach 2004-2008, nadwerężająca środowisko naturalne, spowodowała w systemie gruntowo-wodnym spustoszenie współmierne ze stuletnim okresem właściwej działalności nasycalni. Tak silne skażenie terenu wymaga niezwłocznego działania na rzecz naprawy środowiska, przede wszystkim ze względu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców położonego nieopodal Osiedla Toruńskiego, jak i pozostałych sołeczan⁴⁵.

Magistrat gwoli przeprowadzenia działań naprawczych i przywrócenia pierwotnego stanu przyrody zamierza rekultywować postindustrialny obszar. Według założeń koszt tego przedsięwzięcia oscyluje wokół kwoty 30 mln złotych. Jednak

⁴³ Protokół obrad XV sesji Rady Miejskiej w Solcu Kujawskim kadencji 2010-2014 odbytej 12 stycznia 2012 r.

⁴⁴ Protokół obrad XX sesji Rady Miejskiej w Solcu Kujawskim kadencji 2006-2010 odbytej 8 listopada 2008 r.

⁴⁵ Protokół obrad XV sesji Rady Miejskiej w Solcu Kujawskim kadencji 2010-2014 odbytej 12 stycznia 2012 r.

bez wsparcia finansowego gmina nie udźwignie tak niebotycznego obciążenia. Z tej racji nieodzowne było złożenie wniosków o stosowne dofinansowanie owego projektu. 6 listopada 2012 roku burmistrz Solca Kujawskiego, Teresa Substyk, podpisała umowę z prezesem Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Na podstawie tej umowy miasto otrzyma 25,5 mln zł w celu przeprowadzenia rekultywacji terenów po byłej Nasycalni. Dotacja pochodząca z funduszu Unii Europejskiej będzie stanowiła 85% kosztów całkowitych projektu. Reszta kapitału na inwestycję pochodzić będzie ze środków własnych Gminy Solec Kujawski. Oczyszczenie terenu oraz zabezpieczenie przed dalszą degradacją wód podziemnych jest bardzo ważne, jeśli wziąć pod uwagę rakotwórczy charakter związków chemicznych zalegających na tym obszarze, jak również położenie tego terenu. Pierwszym etapem rekultywacji zanieczyszczonego obszaru jest posprzątanie powierzchni ziemi z zalegającego gruzu i pozostałości technologicznych. Kolejnym etapem będzie oczyszczenie gruntu nowatorską metodą biologiczną. W tym celu wyhodowano specjalne bakterie. Ich metabolizm pozwoli na rozkład szkodliwych substancji. Ostatnim etapem rewitalizacji środowiska będzie odtworzenie terenów zielonych: obsianie trawą, posadzenie krzewów i drzewostanu. Zabiegi te mają za zadanie oczyścić środowisko tak, aby móc ponownie je zagospodarować. Zgodnie z harmonogramem czynności rekultywacyjne miały rozpocząć się w grudniu 2012 roku. Natomiast sanacja omawianego obszaru ma się sfinalizować wraz z końcem 2014 roku.



Widok odsłoniętego „basenu”, czyli dawnego podziemnego, murowanego zbiornika, do którego trafił kreozot w razie tzw. zrzutu awaryjnego w czasach, gdy działała nasycalnia



Stan obecny – obcięty od góry stalowy zbiornik cylindryczny na ceglany fundament jest wypełniony szlamem kreozotowym i stale wycieka z niego płynna frakcja oleju impregacyjnego

Obecnie teren jest nieogrodzony. W centralnej części znajdują się hałdy ziemi i gruzu oraz dwa odkryte zbiorniki: murowany i stalowy. Natomiast we wschodniej części stoi zdewastowany budynek byłej stacji transformatorowej. Na działce po Nasycalni rosną drzewa, jest tam m.in. wewnątrzzakładowa aleja drzew oraz stary drzewostan przy ulicy Kujawskiej⁴⁶.

Jeżeli chodzi o zagospodarowanie tak rozległego terenu położonego w centralnej części miasta tuż obok Parku Dinozaurów JuraPark i Ośrodka Sportu i Rekreacji, to Radzie Miasta nie brakuje kreatywności. Zgodnie z koncepcją architektoniczno-urbanistyczną na rozległym terenie po Nasycalni, którego powierzchnia jest bliska 17 ha, ma powstać obiekt sportowo-rekreacyjny. Znajdziemy tutaj m.in. stadion na 2500 widzów (z dwiema trybunami, w tym jedną zadaszoną) składający się z bieżni o 6 torach i wewnętrznego boiska, gdzie oprócz meczów



W przyszłości

Źródło: http://www.bip.solekujawski.pl/uploads/pub/pages/page_584/text_images/rekultywacja_14grudzien2012 (dostęp: 7.05.2013).

piłkarskich będzie można rozgrywać zawody lekkoatletyczne. Poza stadionem będziemy mieli do dyspozycji szereg boisk: treningowe, połączone z boiskiem

⁴⁶ „Gazeta Pomorska” nr 260, 7 listopada 2012, s. 12.

głównym, do koszykówki, piłki ręcznej, siatkówki oraz siatkówki plażowej. Ponadto dwa ogrodzone korty tenisowe, dwa boiska do badmintonu i skatepark. Przy każdym z boisk znajdziemy zaplecze z sanitariami, szatniami i magazynami sprzętu. Projekt obejmuje również plac zabaw z oczkiem wodnym. Przy placu zabaw mają się znaleźć stoły do gry w szachy oraz tenisa stołowego. We wschodniej części powstanie góra, która zimą posłuży jako tor saneczkowy. Planuje się również zbudowanie strzelnicy.

Warto zaznaczyć, że to wszystko jest w sferze planów. Zgodnie ze wstępnym kosztorysem, realizacja takiej koncepcji wymaga wielomilionowych nakładów. Ale skoro na rekultywację terenu po nasycalni udało się pozyskać pieniądze, to może uda się zdobyć fundusze unijne na wcielenie tego projektu w życie⁴⁷.

Railway Sleepers Preserving Plant in Solec Kujawski 1873-2001

Summary

Key words: railway engineering, Solec Kujawski

Activation of a stretch of the Eastern Railway was a breakthrough event for the development of Solec Kujawski. This started the supply of hundreds of thousands of railway sleepers to Solec Kujawski, which – after washing – were sent by railway. In 1873, reloading of railway sleepers gathered momentum and the Eastern Railway Management in Bydgoszcz constructed a railway siding leading to the Vistula River. Industrialist Rüttgers from Dresden established in Solec Kujawski a plant for preservation and treatment of sleepers with tar and tar oil with the use of vacuum-pressure method. At the beginning of World War One, the plant's productivity varied within 40,000 m³. Railway sleepers were almost 2/3 of the production, and traction poles - 1/3. In the years 1920–1939, the plant belonged to the Polish-German joint stock company: Preserving Plant – Management in Solec Kujawski, and then Preserving Plant Solec Kujawski. In the 1930's, the plant experienced serious problems connected with an economic crisis. During World War Two and the Nazi occupation, the plant employed forced labourers. After 1945, the plant was nationalised and taken over by the State Railways District Management in Gdańsk as the Polish State Railways Timber Materials Preserving Plant in Solec Kujawski⁴⁸. The plant preserved timber mainly for the Polish State Railways, and poles for the purpose of electrification of the country.

⁴⁷ „Soleckie wiadomości z Ratusza” nr 121, 11 września 2009, s. 2.

⁴⁸ *ibid.*

Bahnschwellen-Imprägnierwerk in Solec Kujawski 1873-2001

Zusammenfassung

Schlüsselbegriffe: Eisenbahnwesen, Solec Kujawski

Entscheidend für die Entwicklung der Industrie in Solec war der Bau der Ostbahnstrecke. Nach Solec wurden seitdem hunderttausende Bahnschwellen geliefert, welche nach der Reinigung mit der Bahn versandt wurden. 1873 ist der Umschlag von Bahnschwellen stark gewachsen und die Direktion der Ostbahn in Bydgoszcz hat ein bis zur Weichsel führendes Anschlussgleis bauen lassen. Ein Industrieller aus Dresden, Rüttgers, hat in Solec Kujawski ein Imprägnierwerk gegründet, in dem Bahnschwellen mit Teer und Teeröl im Vakuum- und Druckverfahren imprägniert und gesättigt wurden. Am Anfang des I. Weltkrieges lag die Produktionsleistung des Betriebes bei 40 000 m³. Fast 2/3 der Produktion machten Bahnschwellen und 1/3 Oberleitungsmasten aus. In den Jahren 1920-1939 war das Unternehmen Eigentum einer polnisch-deutschen Aktiengesellschaft unter dem Namen Zakłady Impregnacyjne S.A. - Zarząd Solec (deutsch: Imprägnier-Werke AG – Vorstand Solec) und später Zakład Impregnacyjny Solec Kujawski (deutsch: Imprägnier-Werk Solec Kujawski). In den 30er Jahren des XX. Jh. hatte das Unternehmen ernsthafte Probleme aufgrund der Wirtschaftskrise. Während des II. Weltkrieges und der Besatzung wurden dort Zwangsarbeiter beschäftigt. Nach 1945 wurde das Unternehmen verstaatlicht und unter die Verwaltung der Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku (deutsch: Bezirksdirektion der Polnischen Staatsbahn in Danzig) als Nasycalnia Materiałów Drzewnych PKP w Solcu Kujawskim⁴⁹ (deutsch: Imprägnier-Werk für Holzstoffe der PKP in Solec Kujawski) genommen. Der Betrieb hat sich hauptsächlich mit der Holzimprägnierung für den Bedarf der PKP befasst, aber auch mit der Imprägnierung von Masten, notwendig für die Elektrifizierung Polens.

⁴⁹ ebenda.