

Kolej na Pomorzu Zachodnim w I połowie XX w. (do 1945 r.)

Zmierzch dawnego porządku i zmiany geopolityczne

W listopadzie 1918 roku I wojna światowa zmierzała ku końcowi. Pomorze Zachodnie, podobnie jak całe pokonane Niemcy, znalazło się w obliczu niezwykle bolesnych dla państwa i społeczeństwa przemian. Koniec długotrwałych działań zbrojnych nie oznaczał jednakże natychmiastowego powrotu do przedwojennej i przewidywalnej stabilności. System transportowy prowincji pomorskiej był skrajnie wyeksploatowany i znajdował się na krawędzi całkowitej zapaści technicznej. Setki lokomotyw uległy zniszczeniu lub drastycznemu zużyciu na frontach wschodnich i zachodnich, wagony towarowe, które ocalały, pozostawały w opłakanym stanie, a torowiska na prowincjonalnych liniach drugorzędnych, pozbawione przez całe lata niezbędnej, bieżącej konserwacji, wymagały natychmiastowych i niezwykle kosztownych remontów.

Traktat wersalski przyniósł ze sobą głębokie przeobrażenia na politycznej mapie Europy, które w sposób decydujący wpłynęły na kształt administracji kolejowej na Pomorzu Zachodnim. Wskutek powstania niepodległej Polski i wytyczenia tak zwanego „korytarza pomorskiego” („Korridor”), oddzielającego Prusy Wschodnie od reszty terytorium państwa niemieckiego, dotychczasowe zarządzanie koleją musiało ulec całkowitej przebudowie. Zmiana ta wymusiła rozwiązanie dotychczasowej, wschodniopomorskiej dyrekcji kolei w Gdańsku, co formalnie nastąpiło w grudniu 1919 roku, a której podlegały m.in. węzły kolejowe z prowincji pomorskiej w Bytowie, Koszalinie, Lęborku, Sławnie czy Słupsku.

W konsekwencji tych wydarzeń, zachodnie odcinki pomorskich linii, które nie znalazły się w granicach odrodzonej Rzeczypospolitej, zostały włączone bezpośrednio w struktury administracyjne kolei w Szczecinie. Z dniem 8 grudnia 1919 roku pod zarząd szczeciński przeszły urzędy ruchu (Betriebsämter) w Koszalinie, Szczecinku, Słupsku i Lęborku. Szczecin, jako prężny ośrodek miejski i portowy, nieoczekiwanie awansował do roli najważniejszego (i ostatniego na północnym wschodzie Niemiec, jeśli nie liczyć Królewca w Prusach Wschodnich i nieco później utworzonego Wolnego Miasta Gdańska) węzła komunikacyjnego tej części Niemiec. Aby pomieścić rozrastający się aparat urzędniczy, dawna Królewska Dyrekcja Kolei w Szczecinie musiała poszukiwać nowych lokali; w 1922 roku nabyto na ten cel budynek przy obecnej ul. 3 Maja w Szczecinie, a do 1930 roku adaptowano kolejne sąsiednie nieruchomości i baraki.

Republika Weimarska, hiperinflacja i nowa administracja kolejowa (1919-1924)

Zgodnie z artykułem 89 nowej konstytucji Republiki Weimarskiej z 11 sierpnia 1919 roku, na państwo nałożono obowiązek przejęcia wszystkich dotychczasowych kolei krajowych i zintegrowania ich w jeden, ogólnonarodowy organizm. W wyniku tych postanowień, latem 1922 roku dawna Królewsko-Pruska Dyrekcja Kolei w Szczecinie została oficjalnie przemianowana na Dyrekcję Kolei Rzeszy w Szczecinie (Reichsbahndirektion Stettin – RBD Stettin). Pod jej zarządem znalazł się wielki obszar operacyjny o powierzchni 37 000 kilometrów kwadratowych. Obejmował on nie tylko samą prowincję pomorską, ale także znaczne fragmenty Brandenburgii, dawnej prowincji Poznań-Prusy Zachodnie (Grenzmark Posen-Westpreußen) oraz Meklemburgii-Strelitz. Sieć ta liczyła wówczas 1 206 kilometrów linii głównych oraz 1 808 kilometrów linii drugorzędnych i obsługiwała populację rzędu 2,32 miliona mieszkańców.

Początki funkcjonowania nowej jednostki administracyjnej przypadły na okres skrajnie niespokojny. Młoda republika zmagала się z gigantyczną, wymykającą się spod kontroli hiperinflacją, która dosłownie z miesiąca na miesiąc rujnowała budżety państwowe i domowe, uniemożliwiając prowadzenie jakiegokolwiek racjonalnej polityki inwestycyjnej. Oprócz zapaści gospodarczej dochodziło do dramatycznych napięć politycznych. Doskonałym tego przykładem był prawicowy pucz Kappa, w trakcie którego ówczesny prezydent szczecińskiej dyrekcji kolei, Adolph Schultze, odmówił przekazywania informacji o strajkach kolejarzy przez wewnętrzne środki łączności. Postawa ta doprowadziła później do wszczęcia wobec niego i innych przychylnych mu urzędników postępowań dyscyplinarnych. Codzienne funkcjonowanie kolei w pierwszych latach Republiki Weimarskiej było pasmem nieustannych kompromisów organizacyjnych i zmagania z rosnącą biedą, również wśród pracowników kolei.

Uzdrowienie sytuacji nastąpiło dopiero w połowie lat dwudziestych. Na mocy międzynarodowych ustaleń finansowych związanych z reparacjami wojennymi (plan Dawesa), 30 sierpnia 1924 roku powołano do życia zupełnie nowy byt – wielkie państwowe przedsiębiorstwo „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft” – DRG. Chociaż organizacja ta miała charakter państwowy, działała na zasadach ściśle komercyjnych, a wypracowywane przez nią zyski służyły w dużej mierze jako fundusz do spłaty ogromnych odszkodowań wojennych nałożonych na Niemcy. Ustabilizowanie waluty i wprowadzenie nowej marki Rzeszy (Reichsmark) otworzyło drogę do odkładanej przez lata odbudowy zniszczonej sieci torów oraz wymiany przestarzałego taboru. Restrukturyzacja ta miała jednak wysoką cenę społeczną. Konieczne stały się redukcje; ze względu na ogromne koszty eksploatacji musiano zmniejszyć ogólne zatrudnienie, zwalniając wielu urzędników i pracowników fizycznych. W prowincji

pomorskiej zlikwidowano część małych, rozproszonych kas stacyjnych i pomniejszych oddziałów technicznych, konsolidując zarządzanie w większych węzłach. Następowwała postępująca centralizacja zadań.

Infrastruktura dworcowa, architektura i zaplecze techniczne

Lata dwudzieste i trzydzieste, mimo początkowych trudności, okazały się ostatecznie okresem wielkich inwestycji strukturalnych. Pomorska sieć kolejowa, aby sprostać rosnącym wymaganiom przewozowym, musiała być nieustannie modernizowaną. Na szczególną uwagę zasługują przeobrażenia w obrębie największych pomorskich stacji. Szczeciński Dworzec Główny (Stettin Hauptbahnhof), który już w połowie XIX wieku zastąpił dawną stację czołową, po przebudowie w okresie międzywojennym zachwycał podróżnych swoją elegancją i funkcjonalnością.



Szczecin (Stettin). Modernistyczno-klasycystyczny gmach głównego dworca pasażerskiego (Stettin Hauptbahnhof) z placem przydworcowym. Przed 1935 rokiem. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

Wewnątrz znajdowały się luksusowe przestrzenie, takie jak „Fürstenzimmer” (Pokój Książęcy), przeznaczony dla najwyższych dostojników, czy też reprezentacyjny „Preußenzimmer” w obrębie dworcowych restauracji. Cały kompleks dworcowy rozrastał się,

wymuszając nieustanną regulację nabrzeży Odry, z którymi bezpośrednio sąsiadował. Obok ruchu pasażerskiego, ogromną pracę wykonywały wyspecjalizowane terminale towarowe, takie jak szczeciński dworzec na Duńczycy (Dunzigbahnhof), przeznaczony specjalnie do obsługi frachtu wodnego i towarów podlegających ocleniu. Dopełnieniem tej infrastruktury w regionie były majestatyczne budynki dworcowe w innych miastach, chociażby imponujący, wzniesiony z czerwonej cegły gmach dworca w Pasewalku, który swoim zamkowym wówczas stylem dominował nad okolicą.



Chociwel (Freienwalde i. P.). Dworzec stacyjny o hybrydowej konstrukcji – ceglany parter i oszalowany deskami piętrowy ryzalit mieszkalny. Stan z początku XX wieku. Heimatkalender für Stargard und Kreis Saatzig 1927 (b.n.s.).

Równolegle rozwijała się architektura inżynierska. Postępująca rozbudowa śródlądowych dróg wodnych wymusiła na kolei realizację śmiałych projektów mostowych. Doskonałym tego przykładem był rejon dworca Eberswalde. Kiedy na początku XX wieku ukończono budowę wielkiego kanału dla statków (Großschiffahrtsweg Berlin–Stettin), konieczne stało się poprowadzenie torów ponad tą wodną arterią. W ten sposób powstały monumentalne wiadukty i konstrukcje kratownicowe, które nie tylko pozwalały na bezkolizyjny ruch pociągów i barek, ale stanowiły również dowód najwyższego kunsztu ówczesnych budowniczych.



Polanów (Pollnow). Budynek drugiej stacji kolei normalnotorowej. Po 1921 roku. Karta pocztowa w zbiorach autora

Tabor kolejowy i lokalne potęgi przemysłowe

Włączenie lokalnych linii pod skrzydła wielkiej spółki państwowej zainicjowało proces unifikacji taboru i wycofywania najstarszych, nietypowych konstrukcji pamiętających jeszcze lata 40. i 50. XIX wieku. Do obsługi rosnącego ruchu pasażerskiego oraz transportu towarowego kierowano nowoczesne maszyny. Dużą rolę w dostarczeniu sprzętu kolejowego używanego na pomorskich szlakach odgrywała fabryka maszyn „Vulcan”. Zakład ten, znany na całym świecie z budowy potężnych okrętów, posiadał niezwykle wydajny wydział budowy parowozów. Z jego hal montażowych wyjeżdżały zaawansowane technologicznie maszyny, które stawały się chlubą kolei. Wśród nich znajdowały się potężne lokomotywy serii T 18 (później oznaczane jako BR 78), które dzięki swojej uniwersalnej konstrukcji i zdolności do osiągania wysokich prędkości w obu kierunkach bez konieczności obracania na obrotnicy, idealnie nadawały się do ciągnięcia składów na krótszych i średnich dystansach.



Stargard (Stargard i. Pom.). Brama wjazdowa na teren Głównego Warsztatu Naprawczego Kolei Rzeszy (Reichsbahnausbesserungswerk – RAW). Przełom lat 30. i 40. XX wieku. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

Oprócz nich na szlakach królowały niezawodne maszyny pociągowe, takie jak powszechnie wówczas lubiana seria P 8 (BR 38), a w latach trzydziestych zaczęły się pojawiać, aerodynamiczne i duże składy z serii BR 03. Te ostatnie dysponowały niezwykle wysokimi osiągnięciami i pozwalały na znaczne skrócenie czasu podróży na głównych magistralach. Z kolei do obsługi ciężkiego ruchu towarowego, zwłaszcza transportu drewna i węgla, wykorzystywano m.in. masywne parowozy serii T 14 (później BR 93). Nad utrzymaniem tego wielkiego parku maszynowego czuwały wyspecjalizowane zakłady naprawcze, w tym wielkie warsztaty główne zlokalizowane między innymi w Eberswalde i Stargardzie.



Lokomotywa serii P8, fot.: Falk2, źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:01_Bf_Wolks,_38_1182_mit_Sdz.jpg, CC BY-SA 4.0



Lokomotywa serii T 14, fot.: MPW57, DP, źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:93_230_1.jpg

Turystyka i szlaki wodne

Gospodarka prowincji pomorskiej w okresie międzywojennym w dużej mierze opierała się na rolnictwie, przemyśle drzewnym, a także szeroko pojętych usługach i handlu morskim. W każdym z tych sektorów transport kolejowy pełnił rolę niezastąpionego krwiobiegu. Pociągi towarowe nieustannie kursowały, przewożąc znaczne ilości buraków cukrowych, ziemniaków, drewna budowlanego, a także węgla i rudy żelaza importowanej ze Szwecji. Jeszcze w latach trzydziestych rolnictwo pozostawało głównym dostawcą ładunków dla kolei na tych terenach.

Jednocześnie nastąpił zjawiskowy rozkwit turystyki masowej, co dla pomorskich kolei oznaczało zupełnie nową jakość i skalę przewozów pasażerskich. Morze Bałtyckie stało się pożądanym i niemalże obowiązkowym celem letniego wypoczynku dla milionów mieszkańców przeludnionego Berlina, a także Saksonii i Śląska. Powstawały specjalne rozkłady jazdy uwzględniające wyłącznie pociągi kolonijne i urlopowe (Ferien-Sonderzüge). W szczytowym dla Republiki Weimarskiej 1929 roku, szczecińska dyrekcja notowała niewyobrażalną sprzedaż na poziomie około 25 milionów biletów rocznie, co stanowiło niemal 2,25% całości przewozów pasażerskich w całych Niemczech.

Zjawisko to nabrało jeszcze większego znaczenia po dojściu do władzy narodowych socjalistów w 1933 roku. Turystyka została scentralizowana i wykorzystana jako narzędzie propagandowe przez państwową organizację „Kraft durch Freude” (KdF), która organizowała masowe, dotowane wyjazdy wypoczynkowe dla robotników. Setki specjalnych składów KdF dowoziły wczasowiczów na plaże Uznamu, Rugii, czy Wolina, ale także do Kołobrzegu, Darłowa (Darłówka), Ustki i Łeby. Wymagało to od kolejarzy w miesiącach letnich nadzwyczajnej mobilizacji całego dostępnego taboru pasażerskiego.

Złoty wiek przeżywały w tym czasie także przeprawy promowe, zawiadywane bezpośrednio przez zarząd kolei. Słynna Linia Królewska („Königslinie”), łącząca pomorski port w Sassnitz ze szwedzkim Trelleborgiem, obsługiwała coraz to większe rzesze podróżnych, dochodząc do wyników rzędu kilkudziesięciu tysięcy pasażerów rocznie. Luksusowe międzynarodowe pociągi pospieszne, takie jak „Skandinavien-Express”, płynnie przetaczano na pokłady promów, umożliwiając komfortową podróż ze Sztokholmu w głąb kontynentu.

Z uwagi na powojenny podział terytorialny i powstanie państwa polskiego, rozkwitł także inny specyficzny rodzaj transportu – Morska Służba Prus Wschodnich (Seedienst Ostpreußen). Ponieważ bezpośrednie, lądowe połączenie Rzeszy z Prusami Wschodnimi wiązało się z uciążliwymi formalnościami celnymi i tranzytowymi przez terytorium Polski, w 1920 roku uruchomiono specjalną flotę statków pasażersko-towarowych operujących z portów w Szczecinie i Świnoujściu do Piławy (Pillau).



Prom parowy Deutschland na Linii Królewskiej („Königslinie”) na trasie Trelleborg – Sassnitz, zdjęcie prawdopodobnie wykonane w porcie Trelleborg (między 1909 a 1920), fot.: nn, DP, źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dampffahre_Deutschland_1909.jpg

Choć w rzeczywistości była to żegluga morska, usługa ta została włączona w ramy taryfowe i organizacyjne Kolei Rzeszy. Podróżny mógł kupić jeden bilet na pociąg z Berlina, a w porcie szczecińskim po prostu przesiąść się na burtę statku. Z tej dotowanej przez państwo drogi morskiej skorzystało do wybuchu II wojny światowej łącznie ponad 1,8 miliona pasażerów.

Przeprawy i monumentalne mosty inżynieryjne

Jednym z największych ograniczeń w rosnącym lawinowo ruchu turystycznym i towarowym na północy prowincji pomorskiej była trudna komunikacyjnie przeprawa przez wąską cieśninę Strelasund, dzielącą stały ląd od największej niemieckiej wyspy – Rugii. Przez całe dziesięciolecia pociągi musiały w tym miejscu korzystać z uciążliwej usługi promowej (Stralsund-Fähre). Prowadziło to do znacznego „wąskiego gardła” komunikacyjnego. W sezonie letnim zdarzało się, że składy czekały całymi godzinami na wjazd na pokład niewielkich statków promowych.

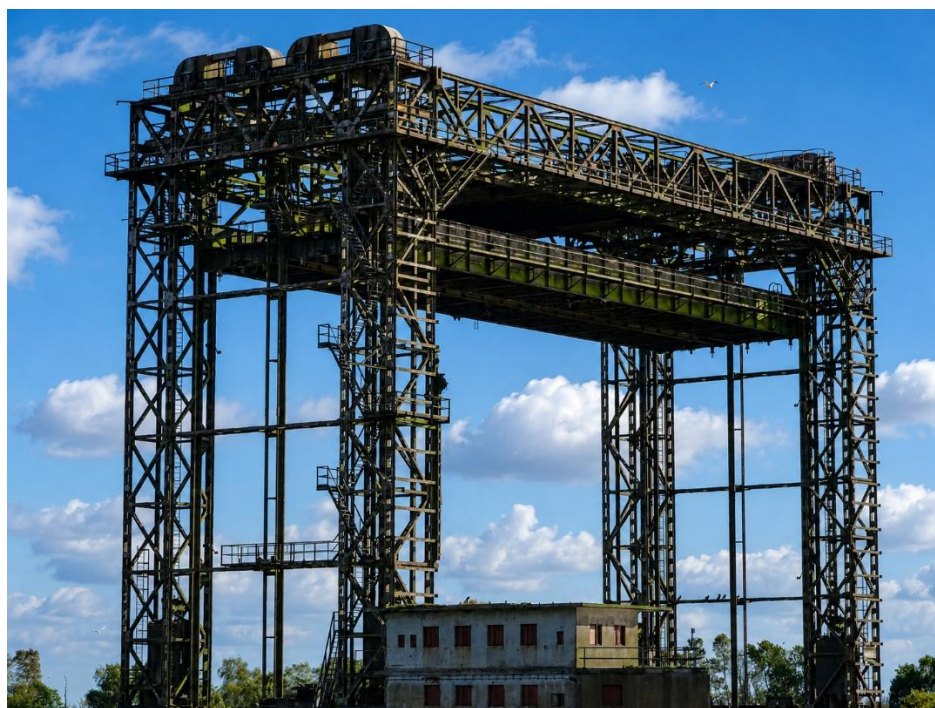
Decyzja o wzniesieniu stałego połączenia drogowo-kolejowego zapadła w dobie realizacji wielkich państwowych programów infrastrukturalnych w pierwszej połowie lat trzydziestych. Prace przy przedsięwzięciu o nazwie „Rügendamm” („Grobla Rugiańska”), wymagały zaangażowania znacznych środków finansowych. Do usypania wałów i podstaw nasypów wykorzystano miliony metrów sześciennych ziemi, a nad samym torem wodnym skonstruowano stalowe przęsła zwodzone, ważące 532 tony i umożliwiające przepuszczanie

ruchu morskiego. Dzieło to, pochłaniające ogromne rezerwy stali i betonu, zostało uroczyście oddane do użytku 5 października 1936 roku. W efekcie nowa przeprawa znacznie skróciła czas podróży pociągów na wyspę Rugię oraz usprawniła wymianę towarową z portem w Sassnitz.



„Rügendamm” („Grobla Rugiańska”), 2008, fot.: Pixelteufel, źródło: <https://www.flickr.com/photos/99667320@N06/14284007242/>, CC BY-SA 2.0

Podobne, wysoce zaawansowane konstrukcje inżynieryjne wznoszono także w innych miejscach Pomorza. Wybitnym osiągnięciem była oddana do użytku w 1933 roku, stalowa konstrukcja podnoszona (Hubbrücke) w miejscowości Karnin, stanowiąc jednocześnie najnowocześniejszy obiekt tego typu w Europie. Most ten, podnosząc swój ciężki, środkowy segment na znacznych rozmiarów stalowych wieżach, zapewniał płynną obsługę ruchu pociągów na wyspę Uznam, stając się jednym z symboli potęgi technicznej ówczesnego systemu kolejowego.



Ruiny Hubbrücke w Karnin, 2017, fot.: Cherubino, źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:9-2017_Hubbr%C3%BCcke_Karnin_11.jpg, CC BY-SA 4.0

Kolej w prowincji pomorskiej podczas II wojny światowej (1939-1945)

Cała infrastruktura kolejowa już wkrótce miała posłużyć jako narzędzie agresji hitlerowskich Niemiec na Polskę we wrześniu 1939 roku. Wybuch pełnoskalowego, światowego konfliktu skutkował zamianą turystycznych pociągów pasażerskich na ponure, malowane w barwy maskujące eszelony. Priorytet na torach otrzymały wielkie transporty wojskowe przewożące żołnierzy i sprzęt wojskowy. Regularny ruch dalekobieżny dla obywateli cywilnych uległ w miarę upływu lat wojny niemalże całkowitemu zamrożeniu, a rozkłady jazdy podlegały najściślejszym wytycznym dyktowanym przez dowódców okręgów wojskowych, w tym dowództwa II Okręgu Wojskowego w Szczecinie.

Kolej pomorska boleśnie odczuwała przeciążenie tego konfliktu. Tysiące doświadczonych kolejarzy z okręgu szczecińskiego powołano pod broń, często prosto do frontowych formacji wojskowych. Podobnie jak w czasie I wojny światowej, luki kadrowe w nastawniach, biurach i na stanowiskach fizycznych znów musiały wypełnić kobiety, a następnie także i tysiące jeńców wojennych oraz robotników przymusowych. Ludzie ci pracowali ponad siły, często wykonując zadania w fatalnych warunkach pogodowych. Mroczną kartą w historii kolejowej infrastruktury Pomorza Zachodniego z tamtego czasu był udział pociągów w zbrodniach reżimu – m.in. poprzez transport więźniów do obozów koncentracyjnych, w tym transport zmuszanych do niewolniczej pracy kobiet do obozu w Ravensbrück.

Ostatni, dramatyczny akt tej historii rozpoczął się wraz z surową zimą na przełomie 1944 i 1945 roku, kiedy niebo nad Pomorzem zdominowało lotnictwo alianckie. Zmasowane bombardowania węzłów kolejowych, parowozowni i stacji rozrządowych doprowadziły do niewyobrażalnych zniszczeń. Szczególnie tragiczny finał spotkał porty w Sassnitz oraz Świnoujściu na początku marca 1945 roku, gdzie w wyniku ciężkich nalotów w gruzach legły dziesiątki wagonów, promy, infrastruktury dźwigowe służące do załadunku transportów kolejowych, a co najważniejsze – życie straciły wielkie rzesze cywilnych uchodźców z Prus Wschodnich, ewakuowanych z portów i zgromadzonych w tym czasie w pociągach oraz na nabrzeżach. Szacuje się, że w samym tylko Sassnitz zginęło wówczas kilkaset osób, a rozgrzane od pożarów, poskręcane tory sterczały z ruin przypominając sceny z apokalipsy.

W obliczu błyskawicznie postępującej zimowej ofensywy Armii Czerwonej, sprawna dotąd, wielka dyrekcja kolei w Szczecinie przestała faktycznie funkcjonować jako całościowy organizm zarządzający. Na wydarzenia ostatnich tygodniłożyła się gorączkowa i paniczna ucieczka ludności oraz desperackie próby ratowania personelu i mienia. W połowie marca 1945 roku, gdy wokół Szczecina zaciskał się już pierścień oblężenia, a sowiecka artyleria ostrzeliwała południowe dzielnice miasta, ostatni dyrektor kolei szczecińskiej Wenzel, w

porozumieniu z dowództwem armii wydał rozkaz o ewakuacji. W zgiełku wycofywania się, personel kierowniczy opuścił zrujnowany gmach dyrekcji, kierując się specjalnymi pociągami dowodzenia w rejon miasta Pasewalk, a następnie, nadal spychany przez front, w okolice Greifswaldu. Zdzięsiatkowana kadra z wykorzystaniem ocalałych resztek taboru prowadziła akcje ewakuacyjne ludności cywilnej i rannych tak długo, jak tylko pozwalały na to poszarpane uderzeniami bombowymi i ostrzałem z broni maszynowej torowiska. Dochodziło do aktów ogromnej odwagi i desperacji – pod okiem sowieckich czołgów ewakuowano całe składy, a z braku węgla parowozy opalano niekiedy rąbanym na szybko, surowym drewnem.

Kiedy w maju 1945 roku wojna ostatecznie dobiegła końca, dawny, tętniący życiem krwiobieg pomorskiej potęgi kolejowej był całkowicie zniszczony. Zniszczeniu uległa infrastruktura, setki kilometrów szlaków zostało pozrywanych lub rozebranych przez wojska radzieckie, a monumentalne mosty i wiadukty, takie jak konstrukcja w Karnin, zostały częściowo lub w całości wysadzone w powietrze przez wycofujący się Wehrmacht. Latem 1945 roku, wraz z decyzjami konferencji poczdamskiej i przekazaniem Szczecina pod polską administrację, Dyrekcja Kolei Rzeszy w Szczecinie przestała ostatecznie istnieć. Na jej wojennych zgłiszczach, po obu stronach nowej granicy na Odrze i Nysie, rozpoczęła się zupełnie nowa epoka w dziejach kolei.

Więcej:

Ryszard Burzykowski, *Koleje wąskotorowe na Pomorzu Zachodnim*, Rybnik: Eurosprinter 2019.

Jerzy M. Kosacki *Kolej na Pomorzu Zachodnim 1945-1999*, Szczecin: 1999

Kacper Pencarski