

Początki kolei na Pomorzu Zachodnim (do 1918 r.)

Pomorze Zachodnie u progu rewolucji przemysłowej

Zanim kolejowe szlaki urozmaiciły krajobraz Pomorza Zachodniego (prowincji pomorskiej), podróżowanie po nim przypominało nierzadko zmagania z żywiołem. Pomorze w pierwszej połowie XIX wieku było regionem o charakterze rolniczym, gdzie rytm życia wyznaczały pory roku, a nie rozkłady jazdy kariolek pocztowych. Transport towarów, płodów rolnych czy drewna z głębi lądu do portów nadbałtyckich w Stralsundzie, Greifswaldzie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Darłowie (Darłównu), Ustce i Łebie opierał się na sieci dróg o zróżnicowanej, nierzadko bardzo złej jakości. Bitym traktem daleko było do standardów pozwalających na szybki i masowy przewóz. Gospodarka, bazująca na majątkach ziemskich i powoli rozwijających się manufakturach, dusiła się z braku wydajnych arterii komunikacyjnych. Właśnie na tym tle rewolucja parowa, która nie ominęła i państwa pruskiego, jawiła się jako szansa na całkowitą transformację cywilizacyjną. Kolej żelazna miała nie tylko zbliżyć do siebie odległe prowincje, ale przede wszystkim zintegrować pomorski rynek z dynamicznie rozwijającym się Berlinem oraz otworzyć go na świat (przynajmniej w pierwotnym założeniu) za pośrednictwem szczecińskiego portu.

Narodziny idei a realia finansowe (1835-1840)

Złota era pomorskich dróg żelaznych rozpoczęła się od wizji, która początkowo przez wielu traktowana była ze sporą dozą sceptycyzmu. Zasadniczym motorem napędowym stało się dążenie do połączenia morskiego okna na świat – Szczecina – z rozwijającą się stolicą Prus, Berlinem. Pierwszy tak wyraźny impuls wyszedł ze środowiska szczecińskich kupców, ludzi praktycznych, lecz obdarzonych szerokimi horyzontami. Redaktor Adolf Altvater, na łamach gazety „Börsennachrichten der Ostsee”, 24 marca 1835 roku wystosował przełomowy memoriał do władz kupieckich w Szczecinie. Argumentował w nim, że budowa nowoczesnego połączenia kolejowego jest absolutnym wymogiem epoki.

Dokument ten stał się ważnym przyczynkiem, który doprowadził do szybkiego powołania Komitetu Kolei Berlińsko-Szczecińskiej (Berlin-Stettiner Eisenbahn-Komitee). Na jego czele stanął pełen energii nadburmistrz Szczecina, Masche, który doskonale rozumiał potrzeby rozwijającego się miasta. Za techniczną stronę tego przedsięwzięcia odpowiadał królewski nadinspektor Neuhaus – inżynier, którego wiedza miała wkrótce przekształcić śmiałe plany w rzeczywistość.

Przedsięwzięcie od początku napotykało na wyzwania natury finansowej. Wstępne kosztorysy, przygotowane z wielkim optymizmem, opiewały na 2,2 miliona talarów. Szybko jednak okazało się, że skomplikowane warunki terenowe i konieczność budowy licznych obiektów inżynierskich mocno podniosą tę kwotę. Ostateczne koszty zamknięto w sumie blisko 2,75 miliona talarów, co stanowiło wówczas ogromną kwotę. Pomimo początkowego dystansu pruskiego rządu do inwestycji pod koniec panowania Fryderyka Wilhelma III, jego następca, król Fryderyk Wilhelm IV, okazał się władcą znacznie bardziej otwartym na innowacje technologiczne. W przeciwieństwie do swojego zachowawczego ojca, nowy monarcha w październiku 1840 roku wydał oficjalnie koncesję na budowę linii i usankcjonował statut spółki akcyjnej, gwarantując jej niezbędne oparcie polityczne, a w ślad za tym i finansowe.

Budowa i otwarcie Linii Berlińsko-Szczecińskiej (1840-1843)

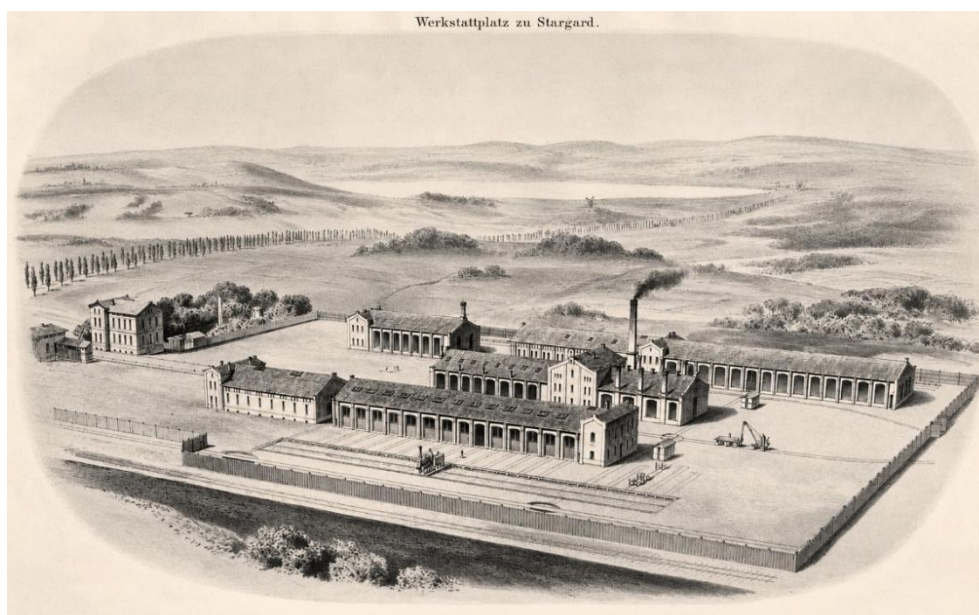
Prace budowlane prowadzono z ogromnym zaangażowaniem. Wytyczona trasa, licząca 135 kilometrów długości, prowadziła przez takie miejscowości jak: Bernau, Eberswalde i Angermünde. Niezwykłym osiągnięciem inżynierskim na tym stosunkowo krótkim (z dzisiejszego punktu widzenia) dystansie było wzniesienie kilkudziesięciu mostów i przepustów kolejowych. Zmierzono się z dolinami rzek, mokradłami i nierównościami terenu, co wymagało ogromnego nakładu pracy ludzkich rąk oraz zastosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych tamtych czasów. Dzień 15 sierpnia 1843 roku, kiedy to uroczyście otwarto całą linię z Berlina do Szczecina, trwale zapisał się w dziejach prowincji pomorskiej. O randze tego wydarzenia świadczyła osobista obecność samego monarchy, Fryderyka Wilhelma IV. Kolej natychmiast wywołała powszechną fascynację. Jak wynika z zapisków ówczesnych mieszkańców Bernau, tłumy gapiów godzinami wyczekiwały na stacjach, aby zobaczyć dymiące maszyny. Organizowano darmowe przejazdy pociągami próbnymi, które z racji ogromnego zainteresowania i braku możliwości natychmiastowego powrotu, zmuszały rozentuzjonowanych pasażerów do wielokilometrowego pieszego marszu z powrotem do domów. Choć początkowo rozkład jazdy przewidywał tylko kilka kursów dziennie, a ruch nocny z powodu obaw o bezpieczeństwo praktycznie nie istniał, nowinka techniczna bardzo szybko stała się głównym napędem gospodarki miast leżących na szlaku.



Karlino (Cörlin). Ceglany, pięcioprzęsłowy most kolejowy na rzece Radew, z przejeżdżającym pociągiem parowym. Stan z około 1864 roku. Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn, Stettin 1862, s. 32.

Budowa torowisk na wschód prowincji

Wielki sukces komercyjny linii szczecińskiej uruchomił lawinę kolejnych inwestycji. Towarzystwo Kolei Berlińsko-Szczecińskiej, dysponując rosnącym kapitałem, rozpoczęło stopniowe i systematyczne wydłużanie swoich linii kolejowych. Głównym celem stało się skomunikowanie rolniczego zaplecza Pomorza Tylnego (Hinterpommern) z rynkami zbytu i portami bałtyckimi. Już 1 maja 1846 roku Szczecin uzyskał połączenie kolejowe ze Stargardem, a w kolejnych latach kontynuowano trudną technicznie, lecz opłacalną rozbudowę w kierunku wschodnim i północnym. Harmonogram oddawania do użytku kolejnych najważniejszych odcinków prezentuje poniższe zestawienie:

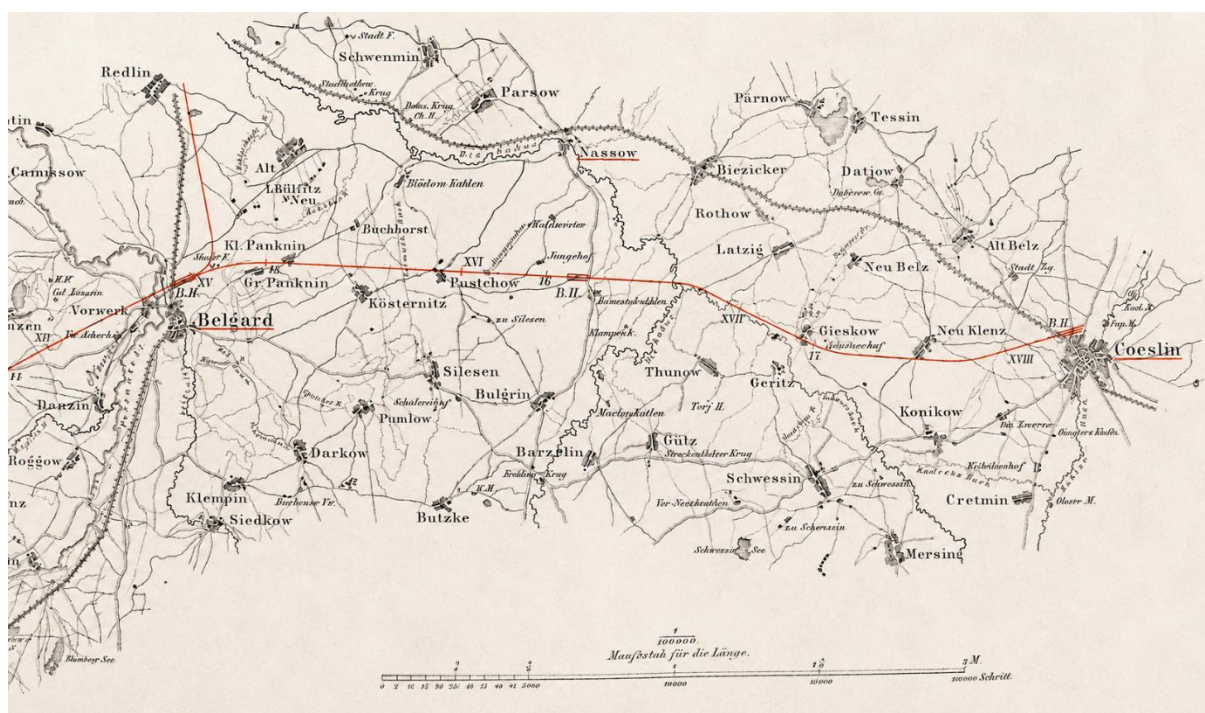


Stargard (Stargard i. Pom.). Plan sytuacyjny kompleksu Głównego Warsztatu Kolejowego Pruskich Kolei Państwowych (późniejszy RAW). Widoczna przesuwница, hale parowozowe, odlewnie i kuźnie. 1864 rok. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

Rozbudowa pomorskiej sieci kolejowej

Odcinek linii kolejowej	Data otwarcia linii
Szczecin – Stargard	1 maja 1846 r.
Białogard – Koszalin	1 czerwca 1859 r.
Koszalin – Słupsk	1 lipca 1869 r.
Szczecin – Świnoujście	15 maja 1876 r.

Dotarcie torów do głównych ośrodków administracyjnych i gospodarczych przyniosło niespotykany dotąd rozkwit handlu. We wschodniej części prowincji pomorskiej poprowadzenie najważniejszych magistrali kolejowych stało się impulsem do głębokich przemian społecznych. Rozwój transportu szynowego znacząco przyspieszył procesy melioracyjne i reformy rolne, w tym np. aktywność spółdzielni melioracyjnych. Lokalne władze (szczególnie landraci) szybko dostrzegły potencjał kolei jako narzędzia do wywozu ogromnych ilości drewna i produktów rolnych. Gospodarka przestrzenna w prowincji pomorskiej zyskała zupełnie nowy wymiar, a tradycyjny, odosobniony charakter wschodniopomorskich miasteczek zaczął odchodzić w zapomnienie.



Odcinek Białogard (Belgard) – Koszalin (Cöslin). Mapa topograficzna trasy Kolei Tylnopomorskiej z kilometrażem w milach pruskich. Druga połowa XIX wieku. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (wkładka).

Nacjonalizacja kolei i epoka Królewskiej Dyrekcji Kolei

Z każdym kolejnym dziesięcioleciem ranga transportu szynowego wzrastała, co nie umknęło uwadze centralnych władz pruskich, a od 1871 roku, po zjednoczeniu Niemiec – ogólnoniemieckich. Żelazny Kanclerz, Otto von Bismarck, doskonale rozumiał, że sprawna, zunifikowana sieć torów jest nie tylko nerwem potężnej gospodarki państwa, ale posiada zasadnicze znaczenie dla sprawnej logistyki militarnej. System, w którym w jednym państwie funkcjonowały niezależne, prywatne spółki akcyjne o zróżnicowanych taryfach i regulaminach, stawał się na dłuższą metę nie tylko niewygodny, ale i niewydolny.

W efekcie długofalowej polityki Bismarcka, po fazie intensywnych negocjacji i presji prawno-ekonomicznej, w 1880 roku nastąpiło całkowite upaństwowienie majątku Towarzystwa Kolei Berlińsko-Szczecińskiej. Majątek ten, na który składały się m.in. setki kilometrów szlaków i wielki park maszynowy, przeszedł pod bezpośredni zarząd administracji państwowej, a ściślej pod nowo powołaną Królewską Dyrekcję Kolei w Szczecinie (Königliche Eisenbahndirektion Stettin – KED Stettin).

Włączenie pomorskich kolei w ramy pruskiego systemu państwowego wymusiło wprowadzenie jednolitych przepisów sygnalizacyjnych, ujednolicenie praw pracowniczych oraz standaryzację rozkładów jazdy. Proces ten ukończono u schyłku stulecia. Wskutek wielkiej reformy organizacji transportu, zainicjowanej w 1895 roku przez ministra robót publicznych, Carla von Thielen, szczecińska dyrekcja umocniła swoją pozycję, zarządzając w tym czasie 2 205 kilometrami torów. Stanowiła tym samym jeden z największych węzłów w całym systemie pruskim, nadzorując rozległe terytoria od Odry aż po Kołobrzeg (dalsza część prowincji pomorskiej podlegała w tym czasie pod dyrekcję w Gdańsku).

Infrastruktura dworcowa, architektura i warsztaty kolejowe

W ślad za rozrastającą się siecią zaistniała konieczność budowy obiektów obsługi podróżnych oraz ogromnego zaplecza technicznego. Pierwszy szczeciński dworzec z 1843 roku, zbudowany pierwotnie w układzie czołowym (ślepo zakończone tory), już w latach 60. XIX wieku przestał spełniać swoje funkcje z powodu drastycznie rosnącego natężenia ruchu. Zdecydowano o jego całkowitej przebudowie w 1869 roku na nowoczesny dworzec przelotowy, co było niezwykle skomplikowaną operacją na zagęszczonym i ograniczonym przestrzennie, nadrzecznym terenie miasta.

Wielkie konstrukcje mostowe stanowiły odtąd stały element krajobrazu nowej epoki. Przykładem architektury inżynierskiej stały się przeprawy stalowe, w tym wielki wiadukt oraz most nad Kanałem Finow w okolicach Eberswalde, a także potężne obiekty inżynierskie

wznoszone w miarę pokonywania rzek wpadających do Bałtyku. W ślad za dworcami powstawały ogromne parowozownie, obrotnice i warsztaty naprawcze (Reichsbahnausbesserungswerk – RAW), w których zatrudnienie znajdowały tysiące wykwalifikowanych robotników. Rozwój inżynierii stał się symbolem wpisującej się już na stałe zmiany cywilizacyjnej.



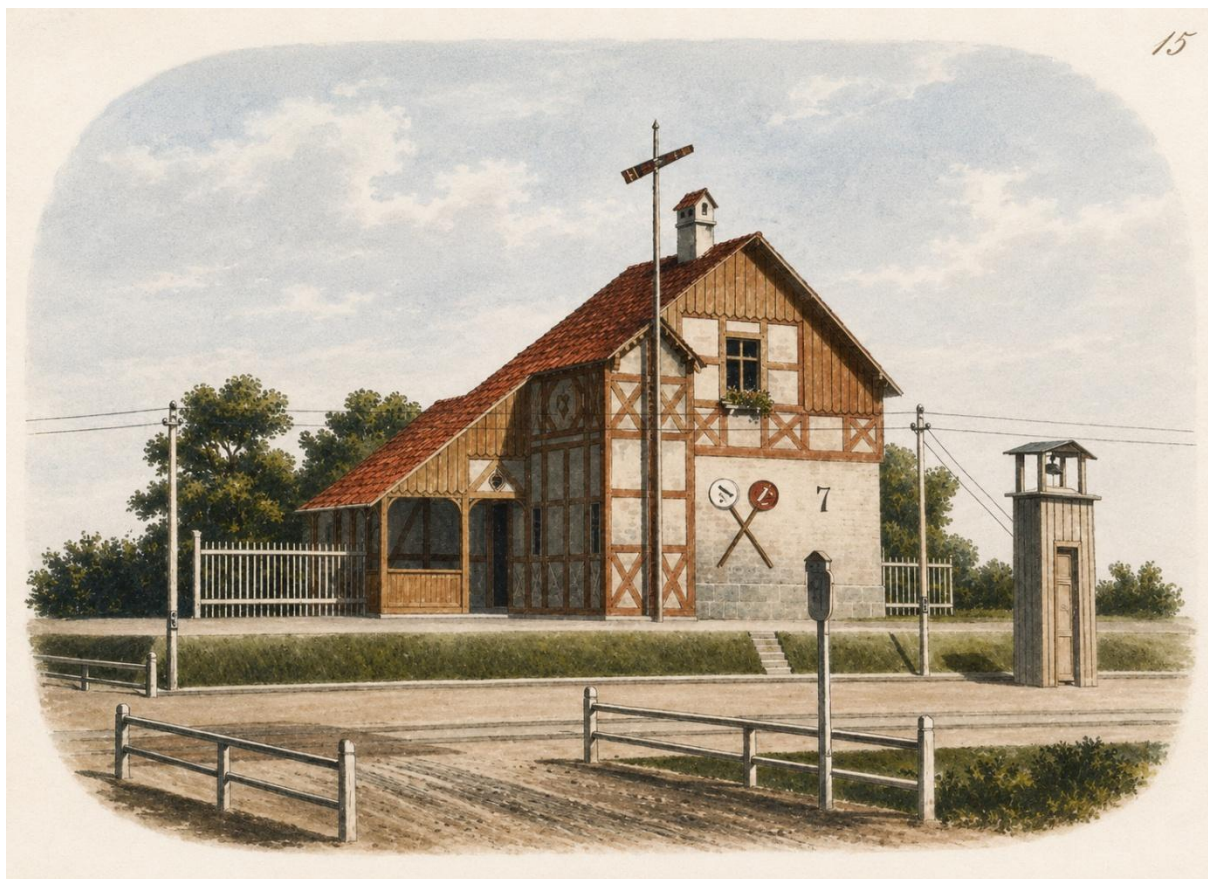
Darłowo (Rügenwalde). Dwukondygnacyjny, ceglany budynek dworca kolejowego obrosnięty winobluszczem, z widocznym personelem i zegarem peronowym. Przełom XIX w. i XX wieku. Karta pocztowa w zbiorach autora.

Inicjatywy oddolne: rozwój sieci wąskotorowych i lokalnych

Główne magistrale państwowe, choć wydajne, nie mogły dotrzeć do każdego zakątka rolniczego Pomorza Zachodniego. Aby zapobiec wykluczeniu mniejszych osad, od lat 90. XIX wieku i w oparciu o pruską ustawę o kolejach lokalnych i prywatnych bocznicach (Preußisches Kleinbahngesetz z 1892 roku), rozpoczął się żywiołowy rozkwit sieci kolejek wąskotorowych (Kleinbahnen). Stanowiły one swoisty krwiobieg zasilający główne arterie, budowany najczęściej z funduszy powiatowych (komunalnych) i prywatnych inwestorów zrzeszonych w lokalnych spółkach.

Właśnie dzięki takim inicjatywom w sieć kolejową włączane były całe powiaty. Koleje powiatowe. Umożliwiły nie tylko efektywny transport cennych płodów rolnych i wielkich mas drewna z pomorskich lasów do stacji przesiadkowych, ale także przyczyniły się do wzrostu mobilności ludności z małych miast i wsi. Koleje wąskotorowe posiadały swój własny, unikalny

urok: niewielkie lokomotywy ciągnęły pociągi o mieszanych składach osobowo-towarowych z zaledwie kilkoma wagonikami w niespiesznym tempie, przemierzając przez sady, pola i przydomowe ogródki mieszkańców małych wsi. W szczytowym okresie KED w Szczecinie podlegała w formie nadzoru technicznego sieć ponad 40 niezależnych zarządów lokalnych i wąskotorowych, stanowiących barwną mozaikę na komunikacyjnej mapie prowincji pomorskiej.



Standaryzowany projekt architektoniczny domu dróżnika (mur pruski) Kolei Tylnopomorskiej (kolej Stargard – Koszalin) wraz z wolnostojącą dzwonnica sygnalową. Stan z około 1864 roku. Album der Stargard-Cöslin-Colberger Eisenbahn, Stettin 1862, s. 32.

Tabor kolejowy jako potęga pomorskiego przemysłu

Obsługa rosnącej liczby przewozów wymagała setek lokomotyw. Choć w pierwszych latach działalności maszyny te sprowadzano z różnych, często bardzo odległych zakładów, a nawet importowano zza granicy, to z czasem produkcja nabrała zdecydowanie rodzimego, wewnątrzpruskiego charakteru. Dużą rolę odgrywały berlińskie zakłady Augusta Borsiga, dostarczające sprzęt na linię berlińsko-szczecińską niemal od samego początku jej funkcjonowania. Na Pomorzu jednakże wyrósł potężny, samodzielny gracz w branży

maszynowej. W podszczecińskim Drzetowie rozpoczęła działalność wielka fabryka maszyn „Vulcan”, która wprawdzie słynęła przede wszystkim z budowy statków, wyrosła jednak też na giganta w dziedzinie budowy taboru szynowego. Pierwsze dwie historyczne lokomotywy wyprodukowane w 1859 roku przez „Vulcan” na zamówienie lokalnej spółki nosiły nazwy „Bellona” i „Hebe”.



Szczecin (Stettin). Pamiątkowa plakieta odlewnicza ze stoczni Vulcan-Werke Stettin (F No 2955) umieszczona na lokomotywie wyprodukowanej w szczecińskiej stoczni „Vulkan”. 1914 rok. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

W ciągu następnych kilkudziesięciu lat zakłady te wyprodukowały tysiące parowozów. Był to czas ogromnej różnorodności budowanych maszyn: od lekkich lokomotyw tendrzaków służących na bocznicach, przez maszyny pośpieszne (Schnellzuglokomotiven), po ciężkie konstrukcje przeznaczone do transportu surowców (Güterzuglokomotiven), takie jak cenione przez obsługę pruskie serie T18 czy masywne G 4.2 i G 8. Dym unoszący się z ich kominów nad szlakami stał się codziennym elementem pomorskiego krajobrazu, a zawód maszynisty otoczony był powszechnym szacunkiem i prestiżem.



Lokomotywa serii T18 (znana również jako BR 78, fot.: www.wuppertal.de, źródło: <https://www.flickr.com/photos/54788366@N00/4061176366/>, CC BY 2.0



Lokomotywa serii G 4.2 (w U.S. Army Camp Williams we Francji), 1919, fot. Sgt. Musler, U.S. Army Signal Corps, DP, źródło: <https://catalog.archives.gov/id/313164475>



Lokomotywa serii G 8 (w U.S. Army Camp Williams we Francji), 1919, fot. Sgt. Musler, U.S. Army Signal Corps, DP, źródło: <https://catalog.archives.gov/id/313164475>

Przeprawy morskie i słynna Linia Królewska

Historia szczecińskiej dyrekcji kolei to nie tylko dzieje kolei na lądzie, ale także wyjątkowe w skali Prus rozwiązania łączące tory kolejowe z Bałtykiem. Północno-zachodnie krańce prowincji, pocięte zalewami i cieśninami, wymuszały konieczność zagwarantowania ciągłości podróży. Wprowadzenie komunikacji promowej stało się więc logicznym krokiem w poszerzaniu oferty transportowej. Promy kolejowe na wyspy, takie jak Świnoujście–Ostrów (Ostswine), regularnie przewoziły pasażerów i wagony z towarami, niwelując bariery terenowe.

Największym jednak echem odbiło się stworzenie wielkiego, międzynarodowego szlaku komunikacyjnego do Szwecji. Od maja 1897 roku na trasie między pomorskim portem w Sassnitz na Rugii a szwedzkim Trelleborgiem pływały niewielkie statki pocztowe, co wymagało uciążliwych przesiadek. Prawdziwa rewolucja nastąpiła 6 i 7 lipca 1909 roku, kiedy to z udziałem koronowanych głów obu państw uroczystie otwarto połączenie za pomocą potężnych promów kolejowych, na których pokład bezpośrednio wjeżdżały całe składy wagonów. Szlak ten, nazwany Linią Królewską („Königslinie”), wyznaczył zupełnie nowe standardy podróżowania po Europie Północnej. Luksusowe wagony sypialne mogły bez przeszkód kursować na trasie z Berlina bezpośrednio do Sztokholmu czy Oslo. Jako ciekawostkę warto wspomnieć, że to właśnie tą trasą, w kwietniu 1917 roku, pociągiem specjalnym przetransportowano przywódcę bolszewików, Włodzimierza Lenina, który zmierzał do zrewoltowanego Piotrogradu – wydarzenie, które, jak się później okazało, wpłynęło na losy świata.

Pomorska kolej w dobie I wojny światowej (1914-1918)

Harmonijny i planowany rozwój pruskiego i niemieckiego systemu komunikacyjnego został zahamowany 1 sierpnia 1914 roku wraz z ogłoszeniem powszechnej mobilizacji. Ta data stanowiła dla szczecińskiej dyrekcji kolei nagłe przejście z trybu cywilnego, zdominowanego przez ruch turystyczny i gospodarczy, na całkowicie wojenny. Pierwsze dni sierpnia na pomorskich dworcach upłynęły pod znakiem niewyobrażalnego chaosu. Zdezorientowani letnicy, wypoczywający dotąd w nadbałtyckich kurortach, tłumnie szturmowali pociągi w panicznej ucieczce do domów. Ich drogi przecinały się z niekończącymi się, a priorytetowymi transportami wojskowymi, pędzącymi z jednostkami operacyjnymi na wschód, w kierunku frontu rosyjskiego.

Zmilitaryzowana administracja od pierwszych chwil musiała sprostać niespotykanym dotąd wymaganiom logistyki wojskowej. Węzły kolejowe zostały przekształcone w punkty przerzutowe, zaopatrzeniowe oraz miejsca pierwszej pomocy sanitarnej. Swój wkład w te

działania wniosły organizacje charytatywne oraz misje dworcowe, które we współpracy z Czerwonym Krzyżem przyniosły wsparcie wyczerpanym i rannym. Wystarczy wspomnieć, że w czasie zażartych walk w Prusach Wschodnich na początku września 1914 roku, w zaimprovizowanym punkcie zaopatrzenia zorganizowanym przy dworcu towarowym w Szczecinie, jednego tylko dnia (2 września) zdołano nakarmić i zaopatrzyć gigantyczną liczbę 17 tysięcy powołanych do wojska rekrutów i walczących żołnierzy.

Przeciągający się konflikt przyniósł katastrofalne skutki dla zaplecza technicznego. Połowa wyszkolonego, przedwojennego personelu mężczyzn w sile wieku została zmobilizowana do armii lub frontowych batalionów kolejowych. Spowodowało to zjawisko o niespotykanej wcześniej skali – masowe zatrudnianie kobiet. Kobiety wzięły na swoje barki ciężar pracy w charakterze odprawiaczek, telegrafistek, zawiadowczyń, a nierzadko wykonywały również ciężkie fizyczne zadania przy obsłudze parowozów i czyszczeniu szlaków z lodu oraz śniegu, starając się utrzymać funkcjonowanie zrujnowanej infrastruktury.

Lata wojenne oznaczały gwałtowną dewastację całego systemu transportowego na Pomorzu. Pogłębiające się z każdym miesiącem niedobory wysokogatunkowego węgla ze śląskich kopalń oraz surowe braki smarów zmuszały szczecińską dyrekcję kolei do drastycznych cięć w rozkładach jazdy. Torowiska na podrzędnych liniach w głębi lądu, pozbawione bieżącej konserwacji, szybko ulegały degradacji technicznej. Niektóre lokalne trasy zawieszono całkowicie, ograniczając się jedynie do minimalnego ruchu towarowego, niezbędnego do przewozu drewna czy podstawowej żywności ratującej głodującą ludność w miastach. Kiedy w chłodne listopadowe dni 1918 roku opadał kurz frontów I wojny światowej, system kolejowy Pomorza Zachodniego znajdował się na skraju całkowitego wyczerpania organizacyjnego i wyniszczenia technicznego, wymagając odbudowy nierzadko od podstaw w nadchodzącej epoce weimarskiej.

Więcej:

Kolej na Pomorzu Zachodnim 1843-2013, red. Jerzy Baranowski, Szczecin: Wydawnictwo INES 2013.

Vorpommerns Eisenbahnen in historischen Ansichten, red. Heiko Bergmann, Ueckermünde: Küsten-Regionalverlag 2001.

Kacper Pencarski