

Na szczecińskim Dworcu Głównym



Dworzec Główny, 1895–1925 r.

Dworzec kolejowy w Szczecinie może nie ma aparycji wrocławskiego czy berlińskiego odpowiednika, ale posiada równie bogatą przeszłość. Przeszłość, z której mało który mieszkaniec miasta zdaje sobie sprawę. Był on niemym świadkiem wojen, wizyt koronowanych głów, ważnych osobistości oraz codziennego życia wielu pokoleń ludzi, spieszących w im tylko znanym kierunku.

Tereny przed zagospodarowaniem

W miejscu, gdzie obecnie nie uswiadczy się drzew, gdzie stale kursują pociągi oraz stoi budynek dworca, jeszcze na początku XIX w. znajdował się piękny ogród. Jego historia sięga XVII stulecia, założony został przez szczecińskiego kupca Georga Ch. Velthusena na skarpie i schodził tarasami ku Odrze. Istniał tam również dom ogrodnika oraz wielka cieplarnia.

Obok ogrodu wznosiły się mury obronne oraz umocnienia Fortu Prusy, obecnie nadal widoczny jest mur z czerwonej cegły, znajdujący się przed peronem trzecim.

W momencie podjęcia decyzji o budowie dworca, ogrody należały do wdowy po nadprezydencie prowincji Pomorze Johannesie Sacku, stąd też nazywane były Ogrodami Sacka.

Historia najdawniejsza

Dworzec szczeciński jest unikalny w skali kraju. Nie zmienił miejsca swojego położenia od czasów dotarcia kolei żelaznej nad Odrę, czyli od 1843 r. Dzięki Friedrichowi Neuhausenowi, głównemu inspektorowi kolei na Pomorzu, linia Szczecin - Berlin nabrała realnego kształtu. Pociągało to za sobą oczywiście budowę dworca. Rozwój handlu w Szczecinie w XIX w. spowodował zapo-

trzebowanie na nowy środek transportu, który mógłby służyć zintensyfikowaniu wymiany handlowej. Już w 1835 r. powołano „Komitet Budowy Kolei Berlińsko-Szczecińskiej”, w skład którego weszło 14 osób. Sfery gospodarcze Szczecina reprezentowali m.in. kupcy F. Schillow, F. W. Gribel, E. Endell, czy bankier J. Wiesenthal. Jednym z trzech przedstawicieli Berlina był wielki bankier I. Mendelsohn. Wielkość kapitału zakładawego opiewała na ponad 7,5 mln marek.

Podczas planowania budowy napotkano jednak trudności. Dowództwo Fortu Prusy nie chciało się zgodzić na usytuowanie budynku dworca koło murów obronnych, twierdząc, że godzi to w przepisy forteczne. Jednak po wielu sporach, za zgodą dowódcy fortu generała von Zeppelina, w 1840 r. wybrano odpowiednie miejsce. Budowniczym kolei zależało na usytuowaniu obiektu możliwie jak najbliżej centrum miasta, ważne było również dogodnie położenie koło nabrzeży. Z biegiem czasu nie można odmówić takiej lokalacji obiektu uzasadnienia, jednak wydaje się, że gdyby budynek ulokowano nieco dalej od ówczesnego centrum, pociągnęłoby to rozwój Szczecina w tamtym kierunku. W 1842 r. wykonano głęboki wykop przez Pommerensdorf (Pomorzan), który stanowił główną trasę wjazdową na Berliner Bahnhof, czyli Dworzec Berliński (tam kończyła się trasa Berlin - Szczecin; analogicznie

w Berlinie powstał Stettiner Bahnhof). Przeprowadzono również prace mające na celu wyrównanie terenu do stacji Scheune (Gumieńce) oraz uporządkowano tereny nad Odrą.

Rzeka odgrywała w początkowej działalności dworca bardzo ważną rolę, ponieważ służyła do bezpośredniego rozładowywania wagonów na nabrzeżach, co ułatwiało komunikację i handel. Dojazd do dworca od strony miasta odbywał się przez basen forteczny (zasypyany, obecnie ul. Dworcowa, odcinek poniżej pl. Tobruckiego) oraz brame forteczną. Prace nad linią kolejową pochłonięły więcej wydatków niż pierwotnie planowano. Udzielona w formie pożyczki dotacja państwowa w wysokości 1,5 mln marek podniosła ogólne koszty budowy do ponad 12 mln marek.

Całą linię oddano do użytku 15 sierpnia 1843 r. podczas uroczystego otwarcia z udziałem króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV. W tym samym dniu zainaugurował działalność drewniany budynek Dworca Berlińskiego.

Dogodne położenie dworca, blisko centrum miasta i koło trasy przeładunkowej nad Odrą, miało jednak swoje minusy. Wraz z rozwojem kolei i zapotrzebowaniem na nowe trasy, np. do Poznania, zaczęto zastanawiać się jak przebudować linię kolejową. Bliskość murów fortecznych zawężyła pole manewru.

W 1841 r. wyspę Silberwiese (Kępa Parnicka) wykupiło Towarzystwo Budowy Kolei w celu przeprowadzenia przez nią torów kolejowych oraz wybudowania głównego dworca towarowego. Obszar wyspy został podwyższony o dwa metry, a nasyp kolejowy przeprowadzono przez południowy skraj Kępy i mostem kolejowym połączono ją z lewym brzegiem Odry. Most ten został w 1868 r. zlikwidowany i zastąpiony nowym, żelaznym o długości 140 metrów z obrotowym przęsłem, przeprowadzonym przez północną część Kępy Parnickiej. Na tym samym terenie znajdowały się portowe składy drewna. Aby iskry nie spowodowały pożaru, tory obudowano tunelem z blachy, który istniał do 1923 r.

Zainaugurowanie kolei w Szczecinie miało duży wpływ na losy miasta. Powstanie sieci dróg i szlaków kolejowych wpłynęło nie tylko na rozwój funkcji przemysłowych i portowych ośrodków, lecz także na coraz szybszy wzrost ludności – z ponad 21 000 w 1816 r. do 55 000 mieszkańców w 1855 r.

Pierwszy budynek

W I połowie XIX w. sporządzenie projektu dworca było nowatorskim zadaniem architektonicznym. Wynikało to głównie z tego, że nie istniał wtedy żaden schemat w budowie tego typu obiektów, a doświadczenia były stosunkowo małe. Podstawowe zadanie budynku dworca było dosyć proste: miał służyć jako miejsce, w którym podróżni będą mogli kupić bilet i poczekać na na-

stępny pociąg oraz gdzie składować będzie można towary handlowe z przewozu kolejowego. Z czasem doszła funkcje: hotelowa i restauracyjna, mające umilić gościom pobyt w Szczecinie.

Pierwszy budynek umiejscowiony został wzdłuż torów i posiadał wejście w elewacji bocznej. Swoim wyglądem zbliżony był do budowli rezydencjonalnych. Posiadał klasycystyczną formę z neorenesansową dekoracją, był dwukondygnacyjny z prostokątnymi otworami okiennymi. Zwiercienie stanowił fryz i szeroki gzyms z palmetami i wazonami w narożnikach. Na uwagę zasługiwała elewacja od strony rzeki, nadająca dworcowi wygląd XVIII-wiecznego pałacyku. Budynek posiadał kolumnowy portyk zwieńczony balkonem. Na obszernym brukowanym placu przed kolumnowym portykiem witano i żegnano odwiedzających miasto.

Dwie dekady po otwarciu okazało się, że dworzec nie może już sprostać dynamicznie rozwijającej się kolei i staje się niewydolny. Coraz większa liczba połączeń wymusiła modernizację budynku, jego przeniesienie, a co za tym idzie – udrożnienie linii będącej dużym bodźcem rozwoju Szczecina. Zbyt wąskie i krótkie perony oraz uboga infrastruktura była dlań przeszkodą. Nie możemy zapominać, że głównymi inicjatorami budowy kolei były koła handlowców, czyli ludzi zainteresowanych przede wszystkim zyskiem, a brak rozwoju oznacza brak zysków.

Projekt przebudowy został powierzony tajnemu radcy rządowemu Theodorowi Augustowi Steinenowi. Przekraczał on jednak możliwości finansowe Towarzystwa Kolei. W związku z tym zdecydowano się jedynie na zmianę charakteru obiektu z czolowego na przelotowy poprzez przedłużenie torów linii berlińskiej w kierunku północno-wschodnim. Zniszczono duży magazyn na placu od strony miasta, dzięki czemu możliwe było przedłużenie peronu i poprowadzenie linii do nowego mostu wzdłużnego. Dobudowano także podłużny pawilon oraz trójrzędowy portyk z głównym wejściem i pawilonem z rzędem neoromańskich otworów okiennych. Mniej więcej w tym samym czasie, przy wjeździe na dworzec, powstała nowoczesna jak na owe czasy nastawnia kolejowa, która obecnie jest nieczynna (zastąpiła ją jedna z najnowocześniejszych w Polsce, która znajduje się nieopodal ul. Dąbrowskiego).

Rozkład jazdy

Początkowo na linii Szczecin-Berlin kursowały dwie pary pociągów, i to tylko w porze dziennej. Pociągi osiągały szybkość 35 do 40 km/h, a podróż do odległego o 138 km Berlina trwała 4,5 godziny. Od 1851 r. na trasie kursowały także linie nocne.

W składzie znajdowały się wagony I, II i III klasy. Według rozkładu jazdy z października 1844 r. z Berlina do Szczecina odjeżdżały one trzy razy dziennie (o godz. 7:00, 8:00 i 15:00).



Trzy lata później uruchomiono również trasę do Poznania. Pierwszą lokomotywą, która kursowała na trasie Szczecin - Berlin, była „Borussia” wyprodukowana w berlińskich zakładach Borsiga. W zupełności nie przypominała lokomotyw, które znamy z czasów obecnych.

Architektura i plany rozbudowy

Zanim architekci realizujący wizję Adolfa Hitlera zaczęli na papierze przebudowywać Szczecin, powstał budynek, który z niewielkimi modyfikacjami możemy oglądać do dziś. Jego głównym projektantem był Otto Scabell, a budynek wzniesiono na przełomie 1900 i 1901 r. (prawe skrzydło ukończono w 1868 r.). Stoi on przy obecnej ul. Kolumba, niegdyś Oberwiek. Ostatnie poprawki, mające na celu ujednoczenie fasady, przypadają na lata 1933-1935. W stosunku do stanu wcześniejszego wyraźnie widać przebudowę okien przy wejściu z trzech do pięciu podwójnych. Miało to zapewne na celu rozjaśnienie budynku. W środku, jak na ówczesne czasy, panowała kulturalna atmosfera (nie próbujmy nawet porównywać jej do dzisiejszej). Wystarczy wspomnieć jeden z cytatów opisujących dzień z życia dworca w latach 20. i 30. XX w.:

„Wielu szczecinian kochało swój Dworzec Główny, a niemało podróżnych wyrażało pochwały. Bowiem po I wojnie światowej była wzorowo urządzona i prowadzona restauracja dworcowa przez ekonomę Schmoltda. Wielkopańsko było przede wszystkim w »Sali książęcej«. Szczytem świetnej obsługi było serwowanie tortu lodowego (lodów Cassatte, warstwowych) z wewnętrznym podświetleniem w przyciemnionej sali. A dorywczo zapraszano nawet do »Tańca towarzyskiego przy dyskretnej muzyce«. Mieliśmy więc wyjątkowy Dworzec Główny!”

W latach 30. niemieccy projektanci stworzyli nową wizję miasta. Wiele budynków

miało być wyburzonych, ulice inaczej poprowadzone, a dworzec kolejowy przeniesiony. Wszystko po to, by stworzyć potężne centrum administracyjne dla naczelnej władzy partyjnej III Rzeszy. Były to plany daleko wybiegające w przyszłość, opracowywane z myślą o milionowym (kiedyś) mieście.

Architekt i urbanista Karl Weishaupt sporządził dość śmiały projekt. Nowy dworzec, jak pisze Andrzej Kraśnicki jr w artykule „Plany budowy nowego dworca głównego – osiem peronów i wiadukt”, który miał zastąpić ciasne perony przy brzegu Odry, planowano usytuować w rejonie Lützowstraße i Körnerstraße (ul. Kusocińskiego i Sowińskiego). Kolejarze i pasażerowie mieli mieć do dyspozycji właśnie osiem peronów, zarezerwowano też miejsce pod ich dalszą rozbudowę. To jednak nie wszystko. Karl Weishaupt chciał, by obok dużego budynku dworca powstał duży plac, wokół którego stałyby budynki użyteczności publicznej i hotele. Przebudowana miała też zostać Friedrichstraße (ul. Narutowicza), której skrzyżowanie z Barnimstraße (al. Piastów) dzięki nowemu wiaduktowi byłoby bezkolizyjne.

Jak wówczas wyglądałby układ sieci kolejowej? Pociągi jadące od strony wschodniej, przejeżdżałyby przez Pomorzany, następnie skręcałyby w lewo na nowy dworzec, a dalej tor prowadziłby w kierunku dworca dzielnicy Torney (Turzyn). Ten z kolei, po rozbudowie, miał pełnić rolę dworca towarowego.

Ciekawie brzmi koncepcja zagospodarowania terenów starego dworca, czyli dzisiejszego Dworca Głównego. Po rozbiórce budynków i torów chciano ten rejon miasta zamienić w park, czyli niejako wrócić do stanu wyjściowego. Pomysł, choć rodem z lat 20., na stałe znalazł się w kolejnych planach rozbudowy i przebudowy Szczecina. Zawsze brakowało jednak na to pieniędzy. W latach 30., kiedy głównym architektem Szczecina został Hans Bernhard Reichow, budowa dworca stała się tylko jedną z wielu



inwestycji w tej części miasta, które zupełnie zmieniłyby oblicze Szczecina. Po latach II wojny światowej, która z budynkiem dworca obeszła się dość łagodnie, pomysłem budowy nowego i większego obiektu nikt już sobie głowy nie zwracał.

Po wojnie

Pierwsi Polacy, przybywający do Szczecina od 1945 r., stanęli przed trudnym zadaniem przywrócenia trakcji kolejowej do sprawności oraz uprzątnięcia dworca i jego naprawy. Spodziewano się przecież kolejnych pociągów z ludnością polską. Pełne przejście majątku kolejowego od władz radzieckich odbyło się 20 sierpnia 1945 r. Trzy dni wcześniej, po prowizorycznym uprządkowaniu Dworca Głównego, wjechał tutaj pierwszy pociąg z repatriantami z głębi kraju. Pociągi do Szczecina dojeżdżały przez stację Gumieńce, ponieważ odcinek Wstowo - Dworzec Główny nie został jeszcze odbudowany.

Elektryfikację węzła szczecińskiego przeprowadzono pod koniec 1978 r. i na początku 1979 r. Pierwszy elektryczny pociąg wjechał

na stację 15 grudnia 1978 r. Na uprzątnięty i pachnący dworzec przybył nim I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek. Na dworcu widnieje tablica upamiętniająca to wydarzenie.

Dworzec Główny w obecnym kształcie to niemal w całości zachowana konstrukcja z 1900 r. z przeróbką prawego skrzydła z 1925 r. Dawno jednak utracił on klimat z przełomu XIX i XX w. Zmienił, co naturalne, charakter ze stylowego wnętrza z luksusową restauracją na dworzec o zadaniu usługowo-handlowym. Obecna tendencja zdaje się rokować nadzieje na przyszłość. W 2005 r. odnowiono peron 4 i wyremontowano wiatę na peronie 3. Doceniono także turystyczny potencjał podziemi dworca, udostępniając dla turystów dawny schron przeciwlotniczy. Kolejnym ważnym krokiem, uczynionym ku temu, aby Szczecin Główny nie odstraszał turystów swoim widokiem, była wykonana w szybkim tempie (z okazji regat The Tall Ships Races) renowacja elewacji przedniej części kompleksu, zakończona w lipcu 2007 r. Pozostaje mieć nadzieje, że tendencja ta zostanie utrzymana i w najbliższym czasie będziemy mogli cieszyć się dworcem o europejskim standardzie.



Tablica upamiętniająca przekazanie elektrycznej magistrali kolejowej.

Korzystałem m.in. z:

1. T. Białecki, H. Lesiński, J. Lisek, Szczecin. Krajobraz i architektura, Warszawa 1977.
2. Dzieje Szczecina, red. G. Labuda, t. IV, 1945–1990, red. T. Białecki i Z. Siłski, Szczecin 1998.
3. Kolej na Pomorzu Zachodnim, red. J. Kosacki, J. Baranowski, Szczecin 2001.
4. A. Kraśnicki jr, Moje miasto. Szczecin, Szczecin 2002.
5. A. Kraśnicki jr, Plany budowy nowego dworca głównego – osiem peronów i wiadukt, sedina.pl Portal Miłośników Dawnego Szczecina, 17 IX 2004.
6. Cz. Piskorski, Szczecin i okolice, Warszawa 1953.
7. J. M. Piskorski, B. Wachowiak, E. Włodarczyk, Szczecin. Zarys historii, Poznań 1993.
8. Pomorze Zachodnie, red. Z. Kaczmarczyk i Z. Wojciechowski, Poznań 1949.
9. H. B. Reichow, O. Kunkel, Stettin - so wie es war, Düsseldorf 1975.
10. Rozwój kolejnictwa na Pomorzu Zachodnim w latach 1945–1975, red. J. Janicki, K. Piotrowski i K. Wasiak, Szczecin 1979.
11. P. Zaremba, H. Orlińska, Urbanistyczny rozwój Szczecina, Poznań 1965.



Dworzec Główny, 2008 r.