

Przewodnik po kolejach wąskotorowych w Polsce

miesięcznik 17,50 zł

# Świat kolei 7 2001



**Legenda Królewskiej Kolei Wschodniej**  
**Elektrowozy serii EU04**  
**Koleją w Alpy - kolej parowa Furka-Bergstrecke**  
**Zeppelin w Krakowie**



# Królewska Kolej Wschodnia

## Jak powstała legenda



### Michał Jerczyński

Dokładnie 150 lat temu, 26 lipca 1851 roku uroczyście otwarto pierwszy odcinek Królewsko-Pruskiej Kolei Wschodniej. To śmiałe przedsięwzięcie budowlane ówczesnej epoki do dziś fascynuje historyków i miłośników kolei, a jego legenda jest podtrzymywana z różnych powodów zarówno w Niemczech, jak i w Polsce. Zachowanemu w dużej części do dziś urokowi i atmosferze dawnej Kolei Wschodniej poświęcono liczne wydawnictwa i setki fotograficznych impresji. My przybliżamy dziś czytelnikom jej początki, których okoliczności legły u podstaw trwającego do dziś mitu pod symboliczną już nazwą „Ostbahn”.

Na winięciu: atmosfera dawnej magistrali Kolei Wschodniej jest stałym natchnieniem dla kolejowych fotografów; P47-121 na szlaku Santok - Czechów, 13.04.1987 r.

Fot. P. Jerczyński

Pierwsze linie kolejowe o trakcji parowej zbudowano w Niemczech 10 lat po narodzinach kolei w Anglii. Budowa kolei żelaznych w Prusach w latach 30. XIX wieku była domeną kapitału prywatnego. Narosły przez lata dług publiczny, bieżący deficyt budżetowy i brak przekonania do nowego wynalazku większości administracji państwowej z królem włącznie kazały początkowo zachowywać państwu bezpieczny dystans od przedsięwzięć kolejowych. Minęły jednak zaledwie trzy pionierskie lata, gdy w uchwalonej w 1838 r. ustawie o kolejach przewidziano możliwość i warunki przejścia przedsiębiorstw kolejowych przez państwo. Szybko bowiem dostrzeżono rolę, jaką kolej żelazna może odegrać w gospodarce, administracji i obronności państwa, choć należy wyraźnie podkreślić, że przekonanie to nie było bynajmniej powszechne. Niebagatelną rolę odegrało tu utworzenie niemieckiego związku celnego i perspektywa stopniowego powstania stosunkowo wolnego, europejskiego rynku. W tym też okresie pojawiły się kolejne plany powiązania krajów niemieckich siecią stałowych szlaków. Prusy były największym z tych krajów, a odległości dzielące stolicę od najbliższych prowincji w szczególny sposób kazały traktować problem sprawnej komunikacji, np. z Berlina do Królewca, stolicy prowincji Prusy Wschodnie było w linii prostej 525 km, a trzeba pamiętać, że ówczesne drogi bite w niewielkim stopniu przypominały dzisiejsze.

Kiedy na początku lat 40. sytuacja finansowa państwa poprawiła się, a wybudowane dotąd linie kolejowe wykazywały swoją użyteczność i coraz rzadziej budziły powątpiewanie królewskich ministrów zaczęto poważnie zastanawiać się nad celowością budowy połączenia Berli-

na z Królewcem. Inne prowincje miały nie tylko bardziej rozwiniętą sieć dróg bitych, ale uzyskały też lub były w trakcie budowy przez kapitał prywatny połączeń kolejowych z Berlinem czy ośrodkami przemysłowymi i handlowymi. Tymczasem Prusy Wschodnie i Pomorze, prowincje typowo rolnicze, pozostawały wyraźnie i pod każdym względem na rubieżach państwa. Utrudniało to nie tylko wymianę towarową (zbyt produktów rolnych po konkurencyjnych cenach i zaopatrzenie Berlina), ale i administrowanie państwem. Nie bez znaczenia były też względy obronne, np. możliwość przerzutu wojsk między twierdzami.

Z dzisiejszej perspektywy czasu trudno sobie tą izolację przestrzenną wyobrazić: rzeki, główne trasy komunikacyjne, nie były żeglowne przez blisko pół roku. Podróż pocztowym dyblansem odbywała się z prędkością ok. 11-15 km/h po drogach bitych i 9-11 km/h po gruntowych z licznymi postojami na zmianę koni i niedogię. Transport wozami towarowymi odbywał się w tempie piechu-ry, gdyż woźnica szedł obok zaprzęgu. Po obfitych opadach deszczu w ciągu 6-8 godzin jazdy (tyle wynosiła dzisiejsza norma) udawało się czasem przebyć dystans zaledwie kilkuset kilometrów. Jednym z nich w Wiśle na jej pruskim odcinku znajdował się w Toruniu, inne przeprawy odbywały się promami, a więc w okresie wiosennym były często niemożliwe.

Jednak w przyjętej przez rząd koncepcji pozostawienia budowy kolei inicjatywę prywatnej państwo ograniczało się tylko do udzielania koncesji i sprawowania nadzoru nad eksploatacją z ewentualnym przyjęciem gwarancji oprocentowania kapitału budowlanego. Pożądana

ze wszech miar linia z Berlina do Królewca nie budziła niechęci zainteresowania prywatnych spółek kolejowych. Stosunek jej długości do przewidywanych przewozów, których wielkość wynikała wprost z rzadkiej sieci osadniczej i niskiej urodzajności gruntów na Pomorzu czyniły całe przedsięwzięcie nieopłacalnym.

### Batalia o Kolej Wschodnią

Przedstawione wyżej względy polityczne i ogólnogospodarcze spowodowały, że państwo postanowiło poszukać innych dróg realizacji projektu. Powstałe w 1842 r. nadwyżki budżetowe można byłoby przeznaczyć m.in. na budowę istotnych dla Prus linii kolejowych. O ich rozdyponowaniu musieli jednak zdecydować komisje stanowe, będące namiastką parlamentu.<sup>2</sup> Dnia 18.10.1842 r. zebrany w Berlinie reprezentantom prowincji pruskich przedstawiono memoriał, sugerujący m.in. finansowe wsparcie państwa dla budowy linii z Berlina do Królewca z odgałęzieniami do Gdańska z jednej i do granicy polskiej (rosyjskiej) z drugiej strony. W grę wchodziły trzy warianty trasy:

1. Frankfurt nad Odrą (wykorzystanie budowanej linii Kolei Berlińsko-Frankfurckiej, por. ŚK 4/01) - Poznań - Bydgoszcz - Grudziądz i dalej do Królewca;
2. ... - Kostrzyn - Gorzów - Bydgoszcz - Grudziądz itd. (z połączeniem w Fürstenwalde z Koleją Berlińsko-Frankfurcka lub w Neustadt-Eberswalde z Koleją Berlińsko-Szczecińską, otwartą 16.08.1843 r.);
3. Szczecin - Stargard - Grudziądz itd. z odgałęzieniem do Poznania (wykorzystanie Kolei Berlińsko-Szczecińskiej).

Państwo miało ograniczyć się do ustawowego zagwarantowania oprocentowania kapitału, aby budowa kolei ze środków publicznych nie osłabiła „rozkręconych” wówczas na dobre inicjatyw prywatnych. Poza tym brak uprawnionej reprezentacji narodowej (parlamentu) uniemożliwiał załadnienie pożyczki państwowej na budowę. Niestety, w głosowaniu przeciwko realizacji idei Kolei Wschodniej na koszt państwa opowiedziała się większość deputowanych ze Śląska, Brandenburgii, Saksonii, Westfalii i Poznańskiego. Jednocześnie uchwalono jedynie ogólną potrzebę budowy takiej kolei i postanowiono utworzyć z nadwyżek podatku solnego specjalny fundusz kolejowy w wysokości do 2 mln talarów rocznie, przeznaczony na prace wstępne i projektowe przyszłej linii oraz ewentualne dofinansowanie budowy ważnych dla państwa szlaków. Postanowienia te zostały zatwierdzone rozkazami gabinetowymi z 22.11. i 31.12.1842 r.

Przeprowadzenie robót wstępnych (rozeznanie terenu, sporządzenie ogólnych projektów i kosztorysów) przyszłej linii, na budowę której zamierzano poszukiwać koncesjonariusza, zlecono dyrektorowi technicznemu Kolei Berlińsko-Frankfurckiej Zimpelowi (wariant 1) i inspektorowi budowlanemu Wiebemu (warianty 2 i 3). Ogólny nadzór sprawował radca budowlany i rządowy Mellin, główny inspektor na budowie kolei Magdeburg - Lipsk i Magdeburg - Halberstadt, a z ramienia Ministerstwa Wojny - major Fischer ze Sztabu Generalnego. Wiadomość o rozpoczęciu pomiarów wywołała ogromne zainteresowanie miast, mogących znaleźć się na trasie Kolei Wschodniej i lawinę petycji, próśb oraz pobożnych życzeń kierowanych do najwyższych władz państwowych z królem włącznie. Szczególne zainteresowanie budził odcinek biegnący przez (lub omijający) Wielkopolskę oraz miejsce przekroczenia Wisły.

Pierwsze wyniki prac rozpoznawczych prowadzonych ze szczególnym uwzględnieniem minimalizacji kosztów budowy zostały przedstawione w orzeczeniu Mellina i Fischera z 2.11.1844 r. Jako miejsce przekroczenia Wisły rozpatrywano ze względu na wąską dolinę, stabilne brzozi i ustalające koryto rzeki: Toruń lub Ostromecko (For-

don). Lokalizacje te były jednak narażone w razie wojny na ataki nieprzyjaciela (bliskość granicy z Prusami i brak jakiegokolwiek ochrony w postaci twierdzy pod Ostromeckiem) oraz zbyt odległe od Gdańska i najgłębszej zaludnionej części Pomorza. Nieco gorsze warunki (tylko jeden dostatecznie mocny brzeg) panowały pod Grudziądzem, na tzw. Cypłu Mątawskim (na wysokości Pelplina) i pod Tczewem. W Grudziądzu, dobrze chronionym przez twierdzę, brzeg był jednak bardzo wysoki (60 m), a odległość od Gdańska nadal zbyt duża. Pod Mątawą wymagane byłoby poważne roboty regulacyjne, których efekt (wzrastający rozpoczęcie budowy mostu) mógł być widoczny dopiero po kilku latach, brzeg był również wysoki (ok. 50 m), a dolina szeroka. Ostatecznie zdecydowano się na Tczew, gdzie prowadził stary trakt handlowy z przeprawą promową, odległość od Gdańska była umiarkowana, a lokalizacja oddalona od linii ewentualnych działań wojennych. Te względy przeważały nad koniecznością budowy dwóch mostów (na Wiśle i Nogacie). Niezbędne ogromne roboty melioracyjne na dystansie ok. 50 km na północ od Gniewu uznano jednak za korzystne dla przyległych, narażonych na powodzię terenów oraz dla żeglugi wiślanej (więcej o historii budowy mostów pod Tczewem w ŚK 5/01). Przebieg linii z Tczewa do Królewca przez Elbląg, Braniewo, Mamonowo nie budził większych wątpliwości. Łatwiejszy terenowo wariant poprowadzenia torów między Elblągiem a Braniewem nad brzegiem Zalewu Wiślanego przez Frombork odrzucono ze względu na konkurencję żeglugi przybrzeżnej. Wybrano wariant przez Pasłek i Młynary, dłuższy o 13 km i droższy o 740 tys. talarów, ale przebiegający przez okolice żyzne i gęsto zaludnione.

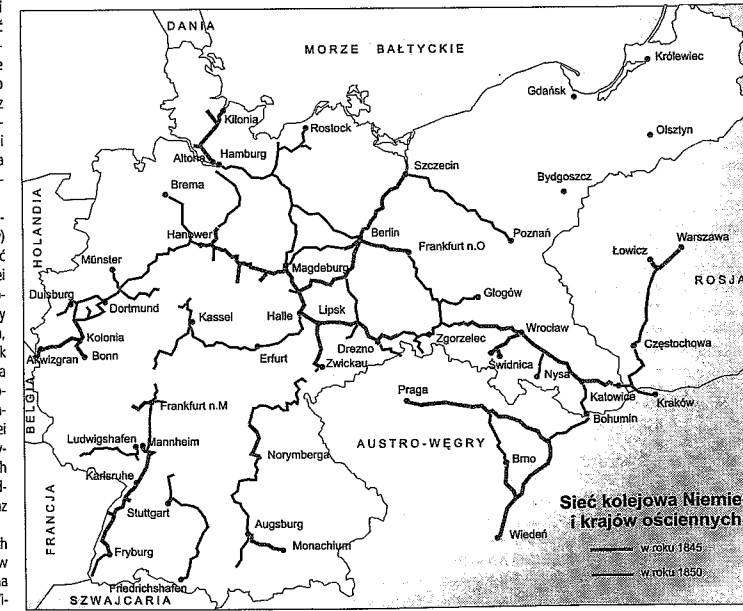
Większe wątpliwości budził odcinek na zachód od Wisły. Najkrótsze (284 km) i najtańsze (10,95 mln tal.) połączenie biegłoby ze Stargardu przez Drawsko, Czapl-

nek, Chojnice i Starogard Gd. do Tczewa. Teren był jednak pagórkowaty, mało urodzajny i pozbawiony znaczących miast (z wyjątkiem Chojnic i Starogardu po ok. 3000 mieszkańców).

Wariant południowy (trzeci) przewidywał poprowadzenie linii z Frankfurtu przez Rzepin, Miedzyniec, Lwówek, Poznań, Skolb, Wągrowiec, Szubin, Bydgoszcz i dalej wzdłuż Wisły do Tczewa. Miałyby ona 429 km długości i kosztowałyby 18,4 mln tal. ze względu na niekorzystny teren kolo Rzepina, między Wągrowcem a Miedzyniec i w dolinie Warty.

Trasa środkowa, najluzsza (464 km z powodu konieczności budowy linii aż z Berlina) wiodłaby przez Kostrzyn wzdłuż doliny Warty (Notec przez Gorzów, Nadda Pilę, Smukalę (7,5 km na północ od Bydgoszczy) do Tczewa. Na początkowym odcinku nie przedstawiała specjalnych trudności z wyjątkiem konieczności budowy dwóch dużych mostów na Odrze i Warcie pod Kostrzynem, na Drawie i Gwldzie oraz przejścia stronnym brzegiem Warty w Gorzowie i Santoku. Większe problemy stwarzał odcinek wzdłuż Wisły z Bydgoszczy do Tczewa (wspólny z wariantem południowym). Poprowadzenie torów na gliniastym, niestabilnym terenie wzdłuż brzegu rzeki bezpośrednio przez miasta Świecko, Nowe i Gniew nie było możliwe, zaproponowano więc trasę położoną na wysokim brzegu doliny Wisły, wymagającą z kolei budowy dużych mostów nad głębokimi dolinami Wdy, Mątaawy i Wierzyży. Jako alternatywę wskazywano skróctową linię z Piły przez Sępólno Krajeńskie w kierunku Gniewu.

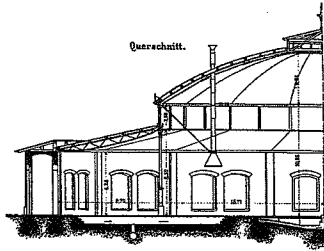
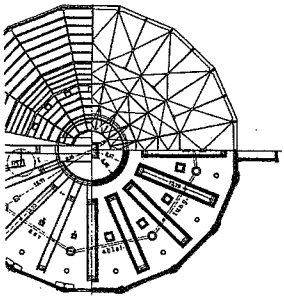
Warianty północny i środkowy wymagały ponadto budowy linii ze Stargardu Szcz. do Poznania aby zapewnić temu miastu komunikację z Brandenburgią, Pomorzem i Prusami, a wszystkie trzy - linii bocznej z Tczewa do Gdańska. To pierwsze odgałęzienie (173 km) kosztowałyby 5,26 mln tal., drugie, łączące tylko 33 km, ze wzglę-



Sieć linii kolejowych w okresie zatwierdzenia zasadniczego kierunku magistrali Kolei Wschodniej (1845) i w prognozie uruchomienia pierwszego odcinka (1850).







Najbardziej charakterystycznymi budynkami dawnej Kolei Wschodniej są okrągłe parowozownie, zachowane do dziś w Pile, Bydgoszczy i Tczewie.

oiero specjalną ustawą z 26.05.1865 r. upoważniono rząd do wprowadzenia do obrotu giełdowego części wykupionych na mocy ustawy o kolejach z 1838 r. akcji prywatnych towarzystw kolejowych (środki na wykup akcji przez państwo pochodziły nb. z obowiązkowych odpisów z zysku!), aby uzyskane z ich sprzedaży fundusze przeznaczyć na budowę m.in. linii do Nowego Portu. Niestety, już wiosną 1866 r. wojna prusko-austriacka zahamowała tempo budowy z powodu przesunięć w wydatkach państwa. Prace budowlane ograniczono do minimum, zatrudniono też austriackich jeńców. Otwarcie linii nastąpiło dopiero 1.10.1867 r. wraz z ostatnim odcinkiem dwutorowego połączenia Kostrzyn - Berlin.

**Modernizacja i rozbudowa linii**

Lata 60. były jednocześnie okresem modernizacji istniejących już linii. Od 1851 r., kiedy w dągu doby kursowały załadowe 2 pary podgągów towarowo-osobowych relacji Berlin - Bydgoszcz ruch wzrósł tak dalece, że niezbędna stała się budowa drugich torów na przygotowanym już wczesniej podtorzu. Nastąpiło to we wrześniu 1864 r. na odcinku Drezdenko - Wieleń, w listopadzie Kostrzyn - Santok i jesienią 1868 r. Santok - Drezdenko i Wieleń - Pila. W lipcu 1865 r. oddano do użytku drugi tor na odcinku Elbląg - Braniewo, a w czerwcu 1870 r. Malbork - Elbląg.

Stopniowa poprawa koniunktury gospodarczej sprawiła, że w latach 1871-73 Kolej Wschodnia zakończyła realizację dwóch wielkich inwestycji: budowy drugiej linii

w kierunku granicy rosyjskiej z Torunia przez Iławę, Olsztyn, Korsze, Gierdawy do Wystruci oraz skrótkowe połączenia Pila - Chojnice - Starogard Gd. - Tczew.

Środki na ich budowę zostały przewidziane już ustawą z 17.02.1868 r. Wygrana wojna z Francją i przyznane Prusom wysokie odszkodowania wojenne pomogły szybko zakończyć budowę obu linii. Realizacja pierwszej wiązała się z przebudową stacji Toruń i wzniesieniem nowego mostu drogowo-kolejowego na Wiśle (otwarty 15.08.1873 r.) Druga z nich, wyposażona już w latach 1875-76 w drugi tor, przejęła główny strumień przewozów między Berlinem a Prusami Wschodnimi. Drugie tory dobudowano też wówczas na pozostałych odcinkach: Braniewo - Kobbelbude w czerwcu 1871 r., Kobbelbude - Królewiec w listopadzie, Iława (Wielawa) - Głębini w grudniu tegoż roku, Królewiec - Iława w lipcu 1872, Głębini - Etkuny w listopadzie 1872, Tczew - Malbork w 1873 r. (jedynie na obu mostach, zastąpionych w latach 1888-1891 przez nowe, dwutorowe konstrukcje, pozostały odcinki jednotorowej) i Tczew - Gdańsk w latach 1875-76.

Spadek znaczenia starej linii Pila - Nakło - Bydgoszcz - Tczew i Bydgoszcz - Toruń<sup>1</sup> przejawiał się choćby w fakcie, że drugi tor ułożono tam dopiero w latach 1888-89 (do Łaskowic) i 1911 (do Tczewa) oraz w 1910 r. między Bydgoszczą a Toniniami.

Obok tych głównych linii zaczęły też powstawać od końca lat 70. poprzeczne połączenia, np. Poznań - Szczecinek - Białogard, Szczecinek - Ustka, rokada Wystruć - Goldap - Elk, Dziadłowo - Wielbark - Brodnica - Jabłonowo - Grudziądz - Chojnice, ważna strategicznie linia łącząca obłe magistrale Bogaczewo - Morąg - Olsztyn - Szczytno - Pisz - Elk, Olsztyn - Ometa - Kobbelbude, Toruń - Grudziądz - Malbork, Gniezno - Chojnice i inne, pokazane na mapie. Sieć Kolei Wschodniej zwięzła się też o 870 km w wyniku nacjonalizacji lub przejęcia kolei

prywatnych: Pomorskiej Kolei Centralnej z Chojnic przez Złocieniec do Runowa (w 1875 r. po bankructwie spółki jeszcze w trakcie budowy linii), części Kolei Berlińsko-Szczecińskiej z liniami Szczecin - Stargard - Koszalin - Łębork - Gdańsk i Białogard - Kolobrzeg (na mocy ustawy z 20.12.1879 r.), części Kolei Górnośląskiej z liniami Poznań - Toruń i Inowrocław - Bydgoszcz z odgałęzieniem do Maław (ustawa z 24.01.1884 r.), części Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej (linia Jarocin - Gniezno, w 1885 r. na mocy ustawy z 17.05.1884 r.), Kolei Tyłżycko-Wystruckiej (17.04.1884), Kolei Stargardzko-Poznańskiej (24.01.1884) i części Kolei Dąbie - Kolobrzeg (linia Dąbie - Goleniów na mocy umowy dzierżawnej z 26.09.1887 r.).

**Spuścizna Kolei Wschodniej**

Zmiany w organizacji coraz potężniejszych kolei państwowych doprowadziły do zniknięcia oficjalnej nazwy „Kolej Wschodnia” - od 1.04.1880 r. obowiązywała nazwa Królewskiego Dyrekcja Kolejowa w Bydgoszczy, jednak zakres jej działania pozostał ten sam. Kolejna reforma z 1895 r. spowodowała, że licząca 4833 km sieć została rozdzielona między Dyrekcje Kolejowe w Bydgoszczy, Gdańsku i Królewcu. Tę datę należy uznać za kres historii legendarnej Kolei Wschodniej, której imperium wtopiło się ostatecznie w strukturę Królewsko-Pruskich Kolei Państwowych KPEV. Czy jednak zupełnie?

Podobnie jak tradycyjna nazwa i swoisty etos Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej funkcjonowały jeszcze długo po jej upaństwowieniu w 1912 r. i powstaniu PKP po I wojnie światowej, tak Kolej Wschodnia pozostała w świadomości historycznej i obiegowej. Z pewnością pomogły w tym po 1919 roku - paradoksalnie - postanowienia traktatu pokojowego, oddzielające historyczne Prusy od Niemiec trytonium przyznanym Polsce. W świadomości niemieckiej „Ostbahn” funkcjonowała jako łącznik między Rzeszą a „po-krzywdzonymi” Prusami Wschodnimi, będąc historycznym resentymentem. Dla nas jej polski odcinek, obsługiwany m.in. przez owiane legendą parowozy serii Pu29 kojarzył się pozytywnie z ważną linią magistralną o dobrych parametrach i sprawnością polskich kolei.

Wraz z rozwojem ruchu miłośników kolei na początku lat 80. XX w. dawnej Kolei Wschodniej zaczęto poświęcać coraz więcej uwagi z powodu zachowania na wielu niez elektryfikowanych odcinkach w nieskażonym stanie całej niemal infrastruktury technicznej typowej dla linii magistralnych, co jest już w Polsce rzadkością oraz stosunkowo długiego utrzymywania się trakcji parowej. Ta szczególna atmosfera dawnej kolei, podkreślana przez architekturę zachowanych budynków z połowy XIX wieku i okresów późniejszych modernizacji, do dziś jest magnesem przyciągającym na odcinki Kostrzyn - Krzyż, Pila - Chojnice - Tczew czy Bogaczewo - Braniewo licznych miłośników kolei. Dla naszych zachodnich sąsiadów wraz z otwarciem „żelaznej kurtyny” znów pojawiła się możliwość odbycia sentymentalnej podróży w czasie i przestrzeni z Berlina do Królewca. Szlak dawnej Kolei Wschodniej przemierzyło już wiele pociągów nostalgii. Rysując się (również z przyczyn ekonomicznych) dalsze zbliżenie między Obwodem Kalingradzkim a Europą Zachodnią pozwala z nadzieją patrzeć na przyszłość tej historycznej linii, choć obecny stan jej obiektów napawa raczej smutkiem.

*Bibliografia będzie zamieszczona po drugiej części artykułu.*

**Przypisy**

- <sup>1</sup> Pierwsze projekty europejskiej sieci kolejowej wysunął F. List w 1833 r.
- <sup>2</sup> W owym czasie reprezentacje narodu w prusach stanowiły sejmiki prowincjonalne, w których zasiadali przedstawiciele 4 stanów: księżąt i magnaterii, rycerstwa (szlachty), mieszczan i gmin wiejskich; od lipca 1842 r.
- <sup>3</sup> Łęczynek jest dziś najmniejszym miastem w Polsce.
- <sup>4</sup> Stację ulokowano ostatecznie na wschód od Drezdenka w punkcie przecięcia z linią stargardzko-poznańską, nazywaną Krzyż.
- <sup>5</sup> Odcinek Berlin - Szczecin pozostawał jednak w zarzą-



Widok na dworzec w Santoku (budynek z 1851 r. o typowej dla tych lat, prostej architekturze, niestety pozbawiony części detali) ze wzgórza zbliżających się na tym odcinku do brzegu rzeki; P47-69 z poc. 11124 rel. Gorzów - Poznań, 13.04.1987. Fot. P. Terczyński



Modernizacja magistrali polegała m.in. na budowie posterunków odstępowych (blokowych). Niektóre z tych obiektów zachowały się do dziś i służą jako stażnice przejazdowe; szlak Stare Biełkie - Krzyż, P47-120, 1.07.1985 r. Fot. P. Terczyński

