

Podróże dziewiętnastowieczne

Baną* po Wielkopolsce

Co by to było, jak by dróg nie było? A jak na pogrzeb i wesele dojechać, na targ i znajomych odwiedzić, na spotkanie z dziewczyną i w ważnych interesach. Jak to by wtedy dotrzeć można było? Ano nijak. Tak więc drogi musiały być od zawsze. Ścieżynki, przecinki, dukty, trakty, drogi bite. A potem nastąpiły drogi żelazne.

Jest rok 1848. W Wielkopolsce powstaje pierwsza linia kolejowa. Budowana jest droga żelazna między Poznaniem a Stargardem. Nazwę „droga żelazna” spotykamy jeszcze na początku XX wieku. Przykładem może być określenie zawodu mojego dziadka, jakie odnalazłem w księgach metrykalnych z 1919 roku – *kustos via Ferrarea* (opiekun drogi żelaznej).

Budowa kolei stanowi przełom w komunikacji. Dla wielu, a można rzec – dla prawie wszystkich – było to wydarzenie epokowe. Wielu ludzi nie potrafiło sobie wyobrazić, że wagony ciągnie coś nie będącego stworzeniem Boskim. Widziano w tym dzieło szatana i uważano, że przejeżdżające pociągi straszą zwierzęta. Krowy mleka nie dają, a kury jaj nie znoszą gdy przejedzie ten potwór dymem buchający. Opinie takie były powszechne. Uważano również, że prędkość z jaką poruszają się pociągi spowoduje serca palpitacje, zgęstnienie krwi i śmierć jadącego. Istnienie czegoś takiego wydawało się czymś niepojętym i przejazd pociągu zawsze wzbudzał niebywałą sensację.

Z czasem lokomotywy i ciągnięte przez nie wagony wtopiły się w krajobraz i przestały budzić strach i nieuzasadnione obawy. Ludzie dostrzegli korzyści płynące z jazdy pociągiem. O ile szybciej można było pokonać drogę, o ile wygodniej się jechało i o ile więcej towarów można było przewieźć. Miasta i wsie ulokowane na drodze kolei zyskiwały na znaczeniu i rozrastały się. Stawały się ważnymi i kluczowymi miejscami, w których można było wsiąść do pociągu i podróżować dalej, stawały się miejscami wysyłki i odbioru towarów i rozwijał się tam handel.

Tutaj krótki cytat z książki *Marianna i róże* ukazujący różnice podróżowania przed i po wprowadzeniu kolei żelaznej.

Jakie to teraz udogodnienia! Podróż koleją ze Środy do Poznania trwa niespełna godzinę, jedzie się wygodnie i bez zmęczenia. Kolej żelazna staje się obecnie prawdziwym dobrodziejstwem.

W pierwszych latach naszego małżeństwa jeździliśmy z Pakosławia do Poznania końmi, bo na bocznym szlaku komunikacyjnym nie budowano kolei żelaznej. Z Pakosławia do Poznania było dalej niż z Polwicy do Poznania, ale co to była za podróż! Dnia poprzedzającego wyjazd Michał wysyłał konie na przepręg. Czekają na nas w połowie drogi, w hotelu zajezdnym. Z domu wyruszyliśmy przedpołudniem, koło czwartej następował przepręg koni i druga parą dobijaliśmy do hotelu (przeważnie w Buku) już o dobrym zmroku. Potem nocleg, następnego dnia znowu niemal całodzienna jazda do Poznania. Po południu dopiero mijaliśmy rogatki miasta. Wszystko było dobrze, jeśli pogoda dopisała. Ile razy jednak zmoczył nas deszcz albo zmarzliśmy na kość! O wyglądzie naszych kapeluszy w takich opałach nie ma co wspominać...¹

¹ J. Fedorowicz, J. Konopińska, *Marianna i róże*, Poznań 1995, s. 29.

Według mapy droga z Pakosławia do Poznania i ze Środy do Poznania niewiele się różniła, a jak wielka różnica była w czasie jazdy. Powozem dwa dni i wiele trudu, a koleją godzinę i do tego wygodnie.

Wiemy zatem jak radzono sobie chcąc odbyć niedaleką podróż, mając przy tym do dyspozycji własne konie i pojazd. Osoby udające się w dalszą drogę korzystały z dyliżansów (z francuskiego *diligence* = pośpiech). Już w XVIII wieku istniały zorganizowane dyliżansowe linie pocztowe. Trzeba było się zapisać naprzód na wyjazd, wpłacić stosowną opłatę i dostarczyć bagaż przed wyjazdem, który ważono i ładowano na dyliżans. Podróżny nie mógł już z niego korzystać w czasie jazdy, a jedynie z dodatkowego bagażu podręcznego.

Biurokracja na poczcie była duża. Zapisywano nazwiska pasażerów, ich bagaż, trasę podróży, stację początkową, stację docelową i wysokość opłaty. Ekspedytor był zobowiązany zanotować pasażerów, których podejrzewał o podanie fałszywego nazwiska. Cudzoziemcy podlegali kontroli paszportowej na poczcie. Poczta współpracowała z tajną policją. Dyliżanse zabierały od 5 do 12 osób zależnie od jego wielkości i ciągnięte były przez 2, lub 4 konie. Jeżeli bagaż przekraczał nośność dyliżansu to wysyłano drugi wóz konny za dyliżansem².

Podróżny na każdej stacji musiał pilnować swojego bagażu, aby go nie zapomniano ponownie załadować podczas rozładunku bagażu wysiadającego współpasażera.

Dla podróżnych jazda dyliżansem nie była wielką przyjemnością. Drogi były złe, trzęsło nie- miłosiernie, a w środku panował ścisk. Czasami dyliżans wpadał w rów albo złamało się koło i wtedy wywracał się razem z pasażerami i bagażem. Zdarzało się, że zbójcy napadali na dyliżanse. Dodatkowo trzeba przypomnieć, że higiena w tych czasach była na bardzo niskim poziomie i często pasażerowie wydawali nieprzyjemny zapach.

Każdy podróżny miał swój numerowany bilet, mógł również korzystać z jazdy na koźle. Co jakiś czas (15–25 km) następowała przerwa w podróży niezbędna do dokonania wymiany zaprzęgu. Prędkość jazdy dyliżansu nie była duża, gdyż przejeżdżał on milę w 1,5 (ówczesna mila polska = 8535 m). Daje to niecałe 6 km/h. Jazda z Warszawy do Wrocławia trwała więc 6–7 dni, w zależności od pogody.

Poczthaltlerzy (kierownicy urzędu pocztowego) byli zobowiązani dostarczyć podróżnym na każdej stacji kawę, herbatę, wódkę, chleb, masło i wędlinę, za odpowiednią, niewygórowaną zapłatę. Na każdej stacji podróżni mieli czystą izbę z łóżkiem, pościelą i światłem, stołem i stołkami, zimą opalaną. W tym czasie stacje były dworcem dyliżansowym i zajazdem równocześnie.

Czego podróżnym nie było wolno? Ano zabierać niemowląt, chorych osób i psów, oraz palić tytoniu w dyliżansie. Uzasadnione to było trudami i czasem podróży.

A ile kosztowała taka podróż?

Płacono w zależności od długości jazdy i od rodzaju drogi jaką jechał dyliżans. Cena wynosiła od 30 do 45 groszy za milę. Podróże były więc bardzo kosztowne i niewielu było na nie stać.

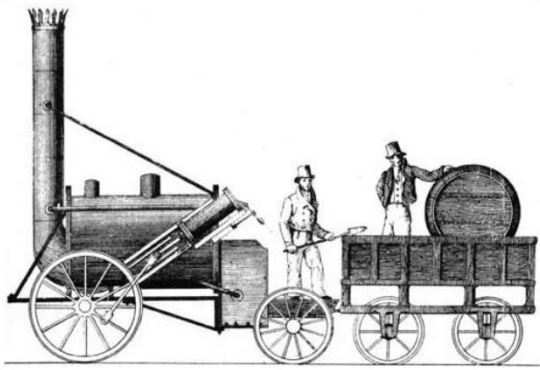
Dyliżanse jeździły regularnie według ustalonego rozkładu. Dyliżanse przewoziły również pocztę. I tutaj mały przykład szybkości dostarczania przesyłek. List wysłany z małej francuskiej miejscowości leżącej nad Kanałem La Manche docierał poprzez Paryż i Berlin do Płocka w kilka dni. Szybkość jak na owe czasy imponująca, tym bardziej że przekraczał 2 granice państwowe.

Ale wróćmy do interesującej nas bany. Jak i kiedy powstały pociągi? Warto wspomnieć o tym kilka słów.

Pierwszy parowóz zbudował Richard Trevithick w 1804 roku. Maszyna ta nie miała jednak praktycznego zastosowania. Nieco później, bo w 1829 r. George Stephenson zbudował parowóz o nazwie Rakieta (ang. *Rocket*), który stał się pierwowzorem dla dalszych konstrukcji³.

² [www.pinezka.pl/to – mnie – kreci/3594 – czas – dyliżansow](http://www.pinezka.pl/to-mnie-kreci/3594-czas-dyliżansow) (dostęp: 16.06.2011).

³ <http://www.jargosia.republika.pl/kolej/parowoz.html> (dostęp: 16.06.2011).



Rakieta Stephensona. http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Stephenson%27s_Rocket_drawing.jpg&filetimestamp=20050708150609

Kiedyś parowozy będące pod parą i gotowe do jazdy nazywano żywymi parowozami.

Pierwszy pociąg dotarł do Poznania dnia 11 sierpnia 1848 r. ze Stargardu za sprawą powołanego Towarzystwa Kolei Żelaznej Stargardzko-Poznańskiej (niem. Stargard-Posener Eisenbahn). Tym samym Poznań uzyskał połączenie kolejowe z Berlinem drogą żelazną przez Szczecin i Stargard⁴.

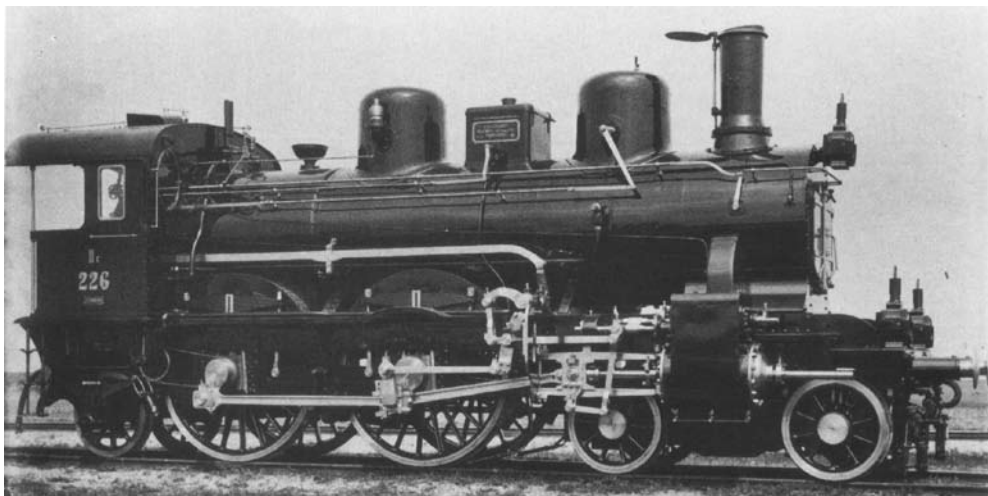
Natomiast pierwszym odcinkiem drogi żelaznej na terenie Wielkiego Księstwa Poznańskiego (W. Ks. P.) była linia Wronki – Stargard uruchomiona zaledwie miesiąc wcześniej.

Pierwszy dworzec kolejowy w Poznaniu znajdował się na terenie dzisiejszej zajezdni tramwajowej na ul. Gajowej w pobliżu Ogrodu Zoologicznego. W 1879 roku przeniesiono dworzec na miejsce w którym znajduje się on obecnie. Na początku XX wieku, prawdopodobnie w latach 1910–1912 wybudowano Dworzec Cesarski, znany obecnie jako Dworzec Letni. Był to luksusowy, prywatny dworzec dla cesarza Wilhelma II z bezpośrednim wyjściem na ul. Dworcową. I tutaj mały chichot historii, jako że to na ten właśnie dworzec w kilka lat później, bo 26 grudnia 1918 roku, wjechał pociąg z... Ignacym Paderewskim.

Natomiast o Dworcu Głównym krąży taka to anegdota: w trakcie Powstania Wielkopolskiego polscy żołnierze nie zdobywali go. Dlaczego? Bo nie mieli pieniędzy na peronówki, czyli bilet wstępu na peron. Poznaniacy kochali zawsze prawo i porządek.

Godne podziwu jest tempo budowania linii kolejowej na terenie W. Ks. P. od chwili jazdy pierwszego parowozu Stephensona. Było to zaledwie 19 lat. A przecież nie posiadano wtedy obecnych środków technicznych potrzebnych chociażby do budowy torowisk. Wszystkie prace wykonywano ręcznie. Ręcznie kopano więc i usypywano nasypy, ręcznie budowano przepusty i mosty, ręcznie w końcu transportowano szyny kolejowe i układano je na podkładach.

Zainteresowanie powstawaniem nowych szlaków kolejowych było ogromne. Przykładem może tutaj być opisane w *Dziejach Gniezna* budowanie nasypów na bagnistych terenach wzdłuż ulicy Dalkoskiej w Gnieźnie.



Lokomotywa. Ze zbiorów Marty Czerwieniec

⁴ http://pl.wikipedia.org/wiki/Dyrekcja_Kolei_w_Poznaniu (dostęp: 17.06.2011).

W niedziele mieszkańcy miasta, całymi rodzinami, chodzili oglądać budowę drogi żelaznej. Wycieczki te powodowały częściowe uszkodzenia świeżo usypanych wałów, tak że musiano ich zabronić. Ustawiono specjalne posterunki policji w celu zabezpieczenia przed zniszczeniami nowo wykonanych odcinków⁵.

Sukcesywnie realizowano kolejne linie kolejowe, co przedstawiono w poniższej tabeli.

Data powstania	Linia
1.07.1848	Wronki – Stargard
10.08.1848	Wronki – Szamotuły – Poznań
27.07.1851	Krzyż – Piła – Bydgoszcz
29.10.1856	Poznań – Leszno – Wrocław
30.10.1857	Leszno – Wschowa – Głogów
26.06.1870	Poznań – Zbąszyń – Berlin
16.01.1871	Piła – Złotów – Chojnice
26.05.1872	Poznań – Gniezno – Inowrocław – Bydgoszcz
30.06.1875	Gniezno – Wrzesnia – Jarocin – Krotoszyn – Oleśnica
10.12.1875	Poznań – Jarocin – Ostrów – Kluczbork – Katowice
15.05.1879	Poznań – Chodzież – Piła – Szczecinek
1.11.1881	Piła – Wałcz
1.06.1885	Zbąszyń – Międzyrzecz
1.06.1886	Zbąszyń – Wolsztyn
1.09.1887	Poznań – Wrzesnia
1.01.1888	Wrzesnia – Strzałkowo
1.06.1888	Wągrowiec – Żnin – Inowrocław
1.10.1888	Leszno – Gostyń – Jarocin
1.10.1888	Leszno – Krotoszyn – Ostrów
1.10.1895	Ostrów – Nowe Skalmierzyce (granica zaboru)
15.11.1902	Kalisz – Sieradz – Łódź
1.10.1905	Janowiec Wlkp. – Skoki



Pociąg na trasie. Ze zbiorów Marty Czerwieniec

⁵ Dzieje Gniezna

W ciągu niespełna 60 lat wybudowano setki kilometrów szlaków kolejowych. Należy podziwiać tempo i konsekwencję realizacji. W większych miejscowościach dworce tętniły całodziennym życiem. Odprawiano i przyjmowano pociągi, zajmowano się bagażami podróżnych i przesyłkami pocztowymi. Powstało również wiele nowych stanowisk pracy. Konduktor pełnił funkcję opiekuna podróżnych w czasie drogi, który poza sprawdzaniem ważności biletów dbał o wygodę i bezpieczeństwo podróżnych. Przypominał o dojeździe do stacji docelowej, budził zaspanych i potrafił hamować wybujałe temperamenty.

Kasjer był ważną osobą na stacji czy dworcu kolejowym. Sprzedawał bilety, informował o godzinach jazdy i połączeniach pociągów.

Dzięki tragarzom lub bagażowym wiele osób miało możliwość dostarczyć swoje bagaże z pociągu do czekającego dylizansu lub powozu, a w późniejszych czasach tramwaju czy taksówki. A ówczesne bagaże to były bagaże. Skrzynie drewniane, kufry, kuferki – same w sobie bardzo ciężkie – załadowane strojami, a i nierzadko biżuterią dam.

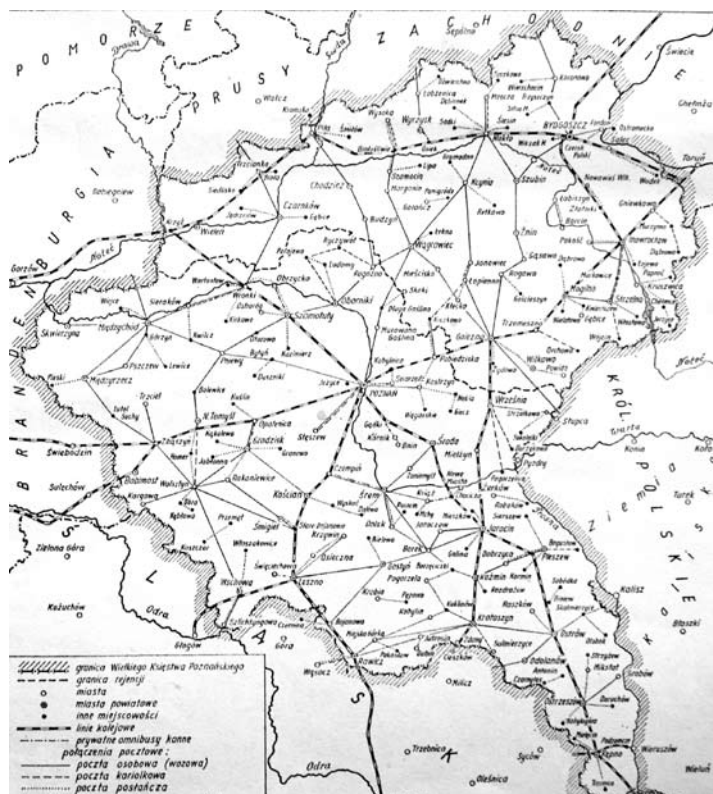
Zadaniem kontrolerów stacyjnych było sprawdzanie tzw. peronówek. Były to bilety wstępu na peron dla osób odprowadzających podróżnych lub oczekujących na ich przyjazd.

Należy wymienić także licznych zawiadowców stacji, maszynistów, ich pomocników i całą obsługę funkcyjną kolei, bez których podróż pociągiem byłaby niemożliwa. Powstawały również na dworcach poczekalnie, przechowalnie bagażu, restauracje dając pracę kolejnym osobom.

Parowozy ciągnęły wagony, w których znajdowały się cztery klasy. Od pierwszej z wyściełanymi siedzeniami i miejscami począwszy, do czwartej, gdzie panowały nader spartańskie warunki. Wagony klasy czwartej cieszyły się tylko popularnością w dni targowe, kiedy przewożono w nich drobny inwentarz, a niekiedy i prosięta. Cena biletów zależała od klasy. Przejazd kosztował od 3 do prawie 10 fenigów za każdy kilometr.

Drogi żelazne zostały włączone w system pocztowy linii dylizansowych, z czasem wypierając je na długich trasach całkowicie.

Poniższa mapka ilustruje stan szlaków kolei żelaznej i połączonych z nimi połączeń drogowych umożliwiających dotarcie do wszystkich zakątków Wielkopolski.



Linie kolejowe i połączenia pocztowe w 1878 roku. Źródło: W. Jakóbczyk, *Dzieje Wielkopolski*, Poznań 1973, t. 2

W 1895 roku utworzono Królewską Dyрекcję Kolei (*Königliche Eisenbahndirection zu Posen – KED Posen*), której w latach 1916–1919 zmieniono nazwę na Dyрекcję Kolei Poznań (*Eisenbahndirektion Posen – EB Posen*)⁶.

Dużo pisałem o pociągach osobowych, a przecież zaczęły kursować również wagony towarowe, a później już całe pociągi przeznaczone do przewozu towarów. Dużą rolę w życiu mieszkańców zaczęły odgrywać koleje wąskotorowe, wolniejsze, jeżdżące na krótszych trasach i po węższych torach. Jeździły przeważnie w składach wagonów towarowo – osobowych i dziś żałować należy, że zostały prawie całkowicie zlikwidowane.

Powstały również w Wielkopolsce dwa duże zakłady związane z kolejnictwem. W Bydgoszczy w 1851 roku powstał Warsztat Naprawczy Kolei Wschodniej (*Reparaturbetrieb der östlichen Eisenbahn*). Z czasem stał się jednym z większych punktów naprawczych kolei na terenie Prus, a po odzyskaniu niepodległości również na terenie Polski⁷



Stara lokomotywa. Fot. W. Jędraszewski

Bimbą** po Poznaniu

31 lipca 1880 ruszył pierwszy konny tramwaj w Poznaniu. Był to zamysł zrealizowany przez dwóch berlińczyków. Otto Reymer i Otto Masch uruchomili linię na trasie Dworzec Główny – Stary Rynek. Linia biegła obecnymi ulicami: Św. Marcin, Ratajczaka, plac Wolności, Paderewskiego. Szybko jednak, bo już po kilku tygodniach, spółka zbankrutowała. Twórcy nie wzięli pod uwagę, że jakkolwiek nominalnie były to Prusy, to jednak mieszkali tutaj w przeważającej większości Polacy i zastosowanie niemieckich napisów spowoduje bojkot. I tak się też stało. Przedsiębiorcy musieli więc odsprzedać linię Poznańskiemu Towarzystwu Kolei Konnej (niem. *Posener Pferde – Eisenbahn – Gesellschaft*), które uzyskało monopol na rozbudowę i eksploatację miejskiej

⁶ http://pl.wikipedia.org/wiki/Dyrekcja_Kolei_w_Poznaniu (dostęp: 16.06.2011).

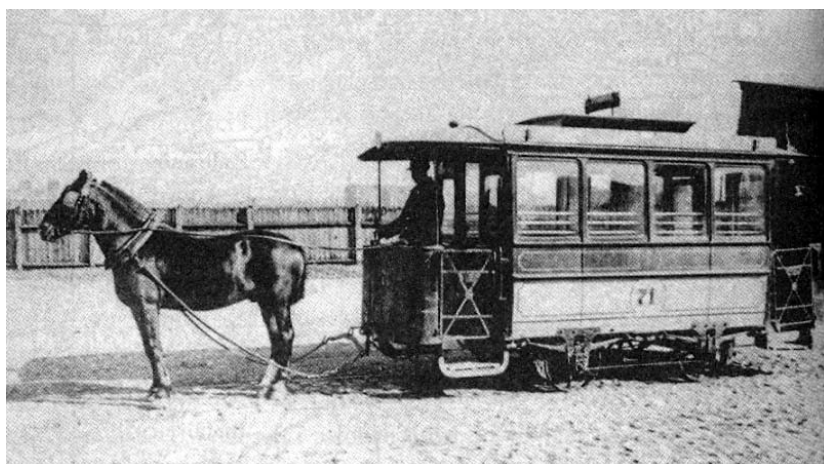
⁷ http://pl.wikipedia.org/wiki/PESA_%28holding%29 (dostęp: 16.06.2011).

sieci tramwajowej⁸. Towarzystwo dysponowało dwudziestoma pojazdami i rozbudowało istniejącą linię przedłużając ją na Ostrów Tumski i tworząc dodatkową linię od obecnych ulic: Gwarnej, Mielżyńskiego, poprzez 23 Lutego, Al. Marcinkowskiego i Solną aż do Garbar.



Poznański dworzec okres międzywojenny. Ze zbiorów Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu

Wagon tramwajowy posiadał dwie klasy podrózne: pierwszą i drugą, a w swym początkowym okresie nie miał wyznaczonych przystanków. Z reguły zatrzymywał się na skrzyżowaniach ulic lub na żądanie. Dopiero po kilku latach wprowadzono oznaczone miejsca zatrzymywania się, czyli przystanki. Wagon tramwajowy był ciągnięty przez jednego lub dwa konie. Na podjazdach doczepiano dodatkowego konia. Miało to miejsce np. na obecnej ulicy Paderewskiego, gdzie jadąc od Starego Rynku w kierunku Palcu Wolności doczepiano dodatkowego konia, a w skrajnych przypadkach (np. oblodzenie torów) część pasażerów wysiadała i pomagała podjechać tramwajowi pod górę.



Tramwaj konny ok. 1910 r. Źródło <http://historia.sulejowek.info>

W 1880 roku uruchomiono w pomieszczeniach po pierwszym dworcu kolejowym na ul. Gajowej zajezdnię dla tramwajów konnych. Znajdowały się tam stajnie i wagonownie, był również warsztat naprawczy i kuźnia. Słowem było tam wszystko co potrzeba do naprawy i remontu tramwajów. Jeszcze do niedawna (zlikwidowana w 2010 roku) była to najstarsza czynna zajezdnia tramwajowa w Polsce.

⁸ <http://www.kmpk.cba.pl/pliki/gajowa.php> (dostęp: 16.06.2011).



Zajezdnia na ul. Gajowej w roku 2011. Fot. W. Jędraszewski

W 1891 roku powstały trasy Omnibusów przewożące pasażerów wagonami podobnymi do tramwajowych, ale nieporuszających się po torach. Kursowały one od Dworca Głównego do podmiejskich rejonów Poznania. Omnibusy z czasem zostały wyparte przez autobusy.

6 marca 1898 roku nastąpił moment przełomowy w komunikacji miejskiej Poznania. Uruchomiono bowiem trzy linie tramwajów elektrycznych. Oznaczono je różnymi kolorami:

- kolor biały to linia od Dworca Głównego poprzez Stary Rynek na Ostrów Tumski,
- kolor czerwony miała linia zaczynająca się na Rynku Jeżyckim i biegnąca ulicami Zwierzyńską, Św. Marcin, Półwiejską do dawnej Bramy Wildeckiej,
- kolor żółty to linia od Dworca Głównego trasą linii białej, z zakończeniem na skrzyżowaniu Małych i Wielkich Garbar.

Przez długi okres linie tramwajowe miały pojedyncze torowiska. W 1899 roku ułożono drugi tor na Starym Rynku. Bilet dzienny kosztował 10 lub 20 fenigów, ale tramwaje kursowały również w nocy za podwójną opłatą.

Powstawanie następnych linii tramwajowych było tylko kwestią czasu. Bimba zaczęła docierać do Rzeźni Miejskiej na Garbarach, na Sołacz, Śródkę i Dębiec.

Po wyzwoleniu następował w Poznaniu dalszy rozwój tramwajów, które do dziś wpisane są w pejzaż miasta.

Warto może jeszcze wspomnieć o powstaniu w 1930 roku pierwszej w Polsce i jedynej do 1939 roku linii trolejbusowej. Trolejbusy kursowały na trasie Śródką – ul. Wschodnia (skrzyżowanie z Główną).

* Bana – pociąg (gwara poznańska)

** Bimba – tramwaj (gwara poznańska)