



POZNAŃ GŁÓWNY

Wiele emocji budziła w Poznaniu budowa nowego budynku dworca kolejowego, ale nie mniejsze zainteresowanie mieszkańców miasta wywołują projekty likwidacji czy innego przeznaczenia starego budynku. W starej siedzibie dworca miało znajdować się według założeń projektowych muzeum kolejnictwa. Okazało się jednak, iż budynek ten nie spełnia wymogów konstrukcyjnych i musi zostać rozebrany. Co powstanie w jego miejsce, jeszcze do końca nie wiadomo. Mówi się o biurowcu lub hotelu. W każdym razie łąza się w oku poznańczykom kręci na myśl o likwidacji tego gmachu.

Warto więc przypomnieć historię jego powstania, historię częściowego zburzenia w czasie wojny, odbudowy i kilkukrotnej modernizacji, jaką przechodził.

Rozwój kolejnictwa rozpoczął Georg Stephenson, który skonstruował prototyp lokomotywy parowej. Pierwszy pociąg uruchomiono 27 września 1825 roku w Anglii na trasie Stockton-Darlington, trasę o długości 15 kilometrów przejechał ze średnią prędkością 12 km/godz. Kupcy i przemysłowcy jako pierwsi zorientowali się w możliwościach wykorzystania kolei jako środka transportu i to oni zainicjowali budowę linii kolejowych. W 1838 roku ukazała się ustawa normująca rozwój i zasady powstawania towarzystw budujących kolej. Linia Wrocław-Oława była pierwszą, która została uruchomiona na terenie Polski. Było to 22 maja 1842 roku. Podstawą do powstania Towarzystwa Kolei Żelaznej Stargardzko-Poznańskiej była zgoda króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV wydana pismem 12 marca 1845 roku. W rok później rozpoczęto budowę linii kolejowej, by po ponad dwóch latach uruchomić ją na całym odcinku.

Pierwszy budynek dworca poznańskiego znajdował się przy obecnej ul. Zwierzynieckiej. Była to ostatnia stacja Kolei Stargardzko-Poznańskiej, na którą 9 sierpnia 1848 roku wjechał pierwszy pociąg do Poznania. Zachowały się zapisy tego zdarzenia. Pociąg ciągnęła lokomotywa (parowóz) o nazwie *Polonia* udekorowana trzema flagami – polską, pruską i niemiecką, a jego pierwszymi pasażerami kupcy i przemysłowcy z Berlina i Szczecina. Przyjechali nawiązać kontakty handlowo-przemysłowe w Poznaniu.

Uroczyste otwarcie dworca i linii kolejowej Poznań-Stargard nastąpiło nazajutrz, wraz z pierwszym kursem pociągu z Poznania. Wyjazd nastąpił o godz. 9.44 według wcześniej ustalonego rozkładu jazdy.

Na pierwszej ilustracji przedstawiono szkic dworca na aktualnym planie ulic Poznania.

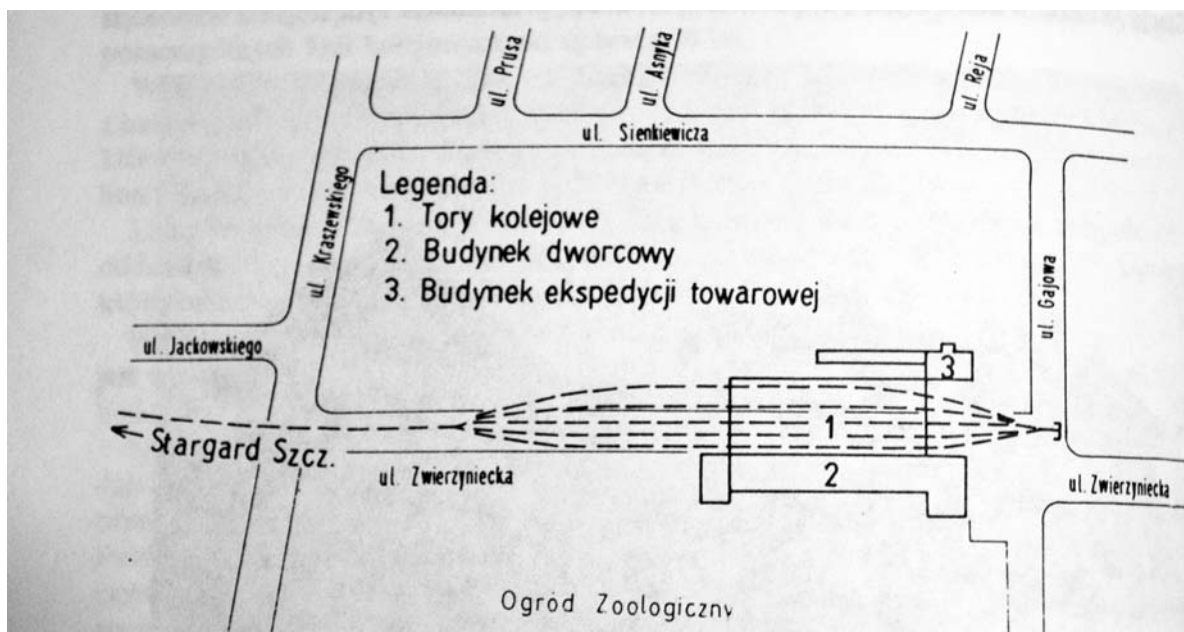
Dworzec poznański składał się z dwóch budynków – dworca pasażerskiego i budynku ekspedycji towarowej. Budynki te wykonano w konstrukcji muru pruskiego i połączono wiatą nad torami, posiadającą naświetla górne i w ścianach bocznych.

Dworzec nie prezentował się okazale, a podyktowane to było zaleceniem władz wojskowych, które nie pozwalały na budowanie w okolicach miasta trwałych budowli. Poznań był wtedy otoczony murami i stanowił miasto-twierdzę.

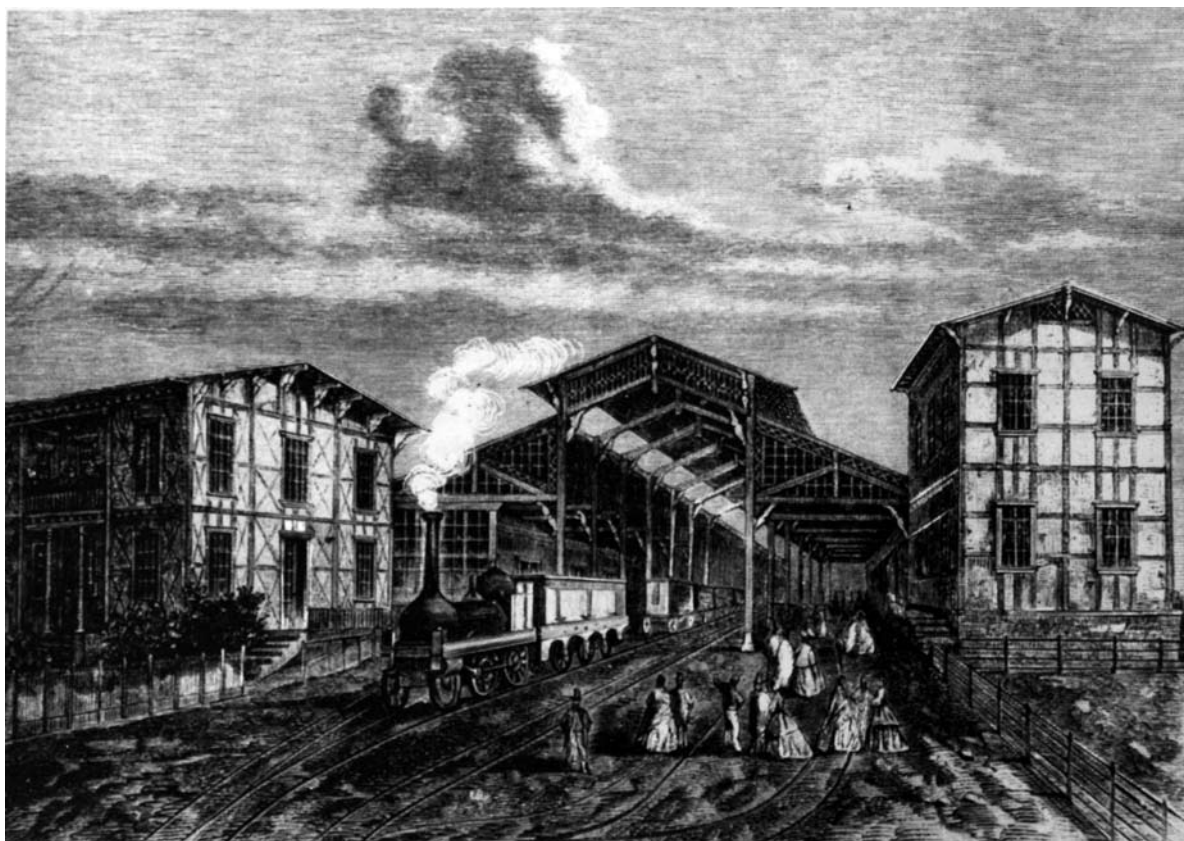
Nieco dalej pobudowano zaplecze techniczne stacji. Warsztaty z kuźnią i magazynami wykonane zostały jako budynki murowane, gdyż znajdowały się w dalszej odległości od twierdzy i nie stanowiły przeszkody w myśl ówczesnej doktryny wojennej. Urządzono tu później zajezdnię tramwajową (ul. Gajowa).

Od końca października 1856 roku na dworzec poznański wjeżdżały już pociągi relacji Wrocław-Leszno-Poznań wybudowanej przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej.

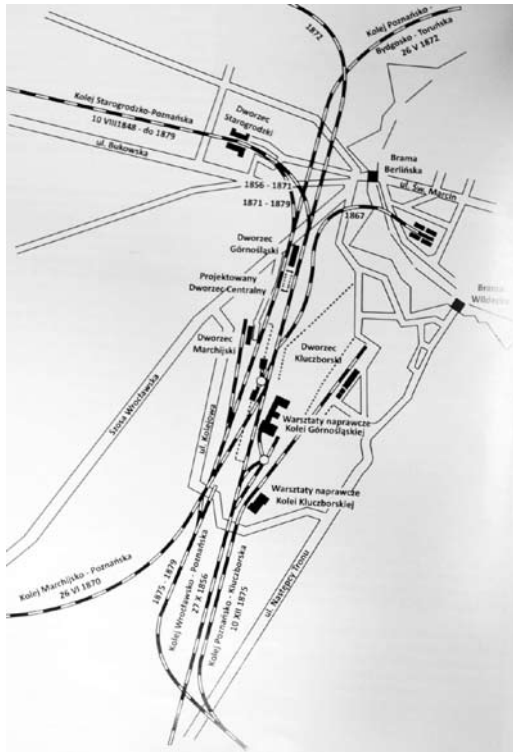
Następował systematyczny wzrost linii kolejowych. W roku 1870 Towarzystwo Kolei Marchijsko-Poznańskiej uruchamia linię Gubin-Zbąszyń-Poznań. Dwa lata później uruchomiona zostaje linia Poznań-Gniezno-Inowrocław-Bydgoszcz z późniejszym odgałęzieniem Inowrocław-Toruń, zbudowana przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej. Zaplecze wraz z prowizorycznym dworcem dla tej linii, jak również dla



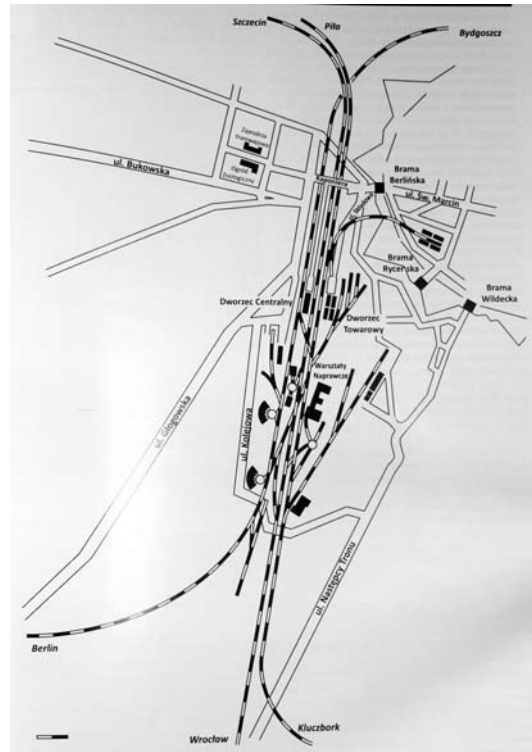
Ryc. 1. Usytuowanie Dworca Kolei Stargardzko-Poznańskiej w stosunku do współczesnego układu ulic. Szkic w oparciu o mapy archiwalne



Ryc. 2. Dworzec Kolei Stargardzko-Poznańskiej rok 1848. Reprodukacja z „Tygodnika Ilustrowanego”



Ryc. 3. Rozmieszczenie dworców poszczególnych towarzystw kolejowych. Stan z 1879 roku. Z albumu *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*, Poznań, 2008



Ryc. 4. Układ linii kolejowych Poznania po uruchomieniu Dworca Centralnego (Central Bahnhof) – rok 1879. Z albumu *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*, Poznań, 2008

linii Gubin–Poznań znajdowało się przy obecnej ul. Zachodniej za budynkiem Urzędu Pocztowego nr 2. Tutaj też, z czasem, przy ul. Kolejowej powstaje osiedle mieszkaniowe dla coraz większej rzeszy kolejarzy zatrudnionych przy obsłudze linii kolejowych i całej infrastruktury z koleją związanej.

Na rycinie 3 przedstawiono układ linii kolejowych przechodzących przez Poznań przed wybudowaniem Dworca Centralnego.

W Poznaniu powstał z czasem bardzo duży węzeł kolejowy. W latach 70. XIX wieku działało tutaj pięć towarzystw kolejowych. Wymagało to stworzenia wspólnych torowisk i jednego centralnego dworca. Po kilku latach dyskusji władz kolejowych, miejskich i wojskowych ustalona została lokalizacja dworca centralnego wraz z węzłem kolejowym. W 1879 roku zakończono budowę budynku Dworca Centralnego w Poznaniu.

Budynek trójnawowy, wzorowany na budynku dworca berlińskiego, wykonano z czerwonej cegły z neoromańską fasadą, z centralnie umieszczonym zegarem i pięcioma oknami nad każdym wejściem. Po stronach wschodniej i zachodniej pobudowano po 3 perony połączone tunelem. Perony 1 i 4, przylegające do budynku dworca, pokryte zostały wiatami.

Dworzec Centralny w Poznaniu prezentował się znakomicie. Był zbudowany z rozmachem i z perspektywą rozwoju, czego dowodem jest to, że w niezmiennym kształcie, wielkości i układzie przestrzennym (nie licząc niezbędnych remontów i modernizacji) zachował się do czasów obecnych.

Z czasem tunel zachodni został otwarty i istniała możliwość wyjścia na szosę Wrocławską (obecnie ul. Głogowską). Wybudowano tam istniejący do dziś Dworzec Zachodni (pierwotna nazwa Dworzec Łazarski), któremu wygląd obecny nadała modernizacja z 1929 roku.

Przed budynkiem głównym wykonano duży plac (na całą szerokość budynku), z którego ulicą Dworcową można było mostem Kaponiera wjechać do centrum miasta. W 1890 roku do placu dworcowego zaczął kursować tramwaj konny, a od 1898 roku tramwaj elektryczny.

W 1902 roku, z okazji wizyty cesarza Wilhelma II wybudowano Dworzec Letni (nazwa obecna). Dworzec ten wykorzystywano później w związku z przyjazdem najpierw Ignacego Paderewskiego, a potem marszałka Józefa Piłsudskiego i prezydenta Ignacego Mościckiego. Obecnie dworzec ten, po gruntownej modernizacji, służy podróżnym na liniach podmiejskich. Dochodzi do niego peron 4B.



Ryc. 5. Dworzec Centralny z początkowych lat istnienia. Pocztówka ze zbiorów R. Kromy

W 1879 roku ukazała się ustawa o upaństwowieniu prywatnych linii kolejowych, a w latach 1881–1886 cały proces zmiany właściciela kolei został zakończony.

Na przejęcie kolei przez państwo bardzo duży wpływ miały kręgi wojskowe, które dość szybko zorientowały się w jej strategicznym znaczeniu. Od samego początku wojsko miało decydujący głos przy ustalaniu przebiegu i kierunków nowych linii kolejowych. Działo się tak we wszystkich zaborach i dlatego też nie powstała w tym czasie najkrótsza linia, która mogłaby połączyć Berlin z Warszawą, a przechodząca przez Poznań. Z Poznania do Warszawy można było dostać się trasą Krzyż-Piła-Bydgoszcz, a później krótszą drogą przez Toruń.

W 1895 roku powstaje Dyrekcja Kolei w Poznaniu i przejmuje stopniowo zarząd nad liniami kolejowymi w Wielkim Księstwie Poznańskim (Prowinz Posen).

Tabela ilustruje przyrost długości linii kolejowych w Wielkopolsce w okresie zaborów.

W okresie międzywojennym węzeł poznański ulega dalszej rozbudowie. Remont generalny przeprowadzono przed PeWuKą (Powszechną Wystawą Krajową) w 1929 roku. Wykonano wtedy przejście podziemne pod budynkiem dworca, łącząc tym samym dwa istniejące od początku tunele: wschodni i zachodni. Usprawniło to znacznie ruch podróźnych na dworcu. Rozbudowywane zostaje zaplecze techniczne, nowe budynki techniczne, rozjazdy i budynki innych stacji w Poznaniu.

Rok	Dł. linii kolejowych
1848	87 km
1860	388 km
1880	1123 km
1890	1739 km
1900	2115 km
1910	2843 km
1914	2994 km

W czasie II wojny światowej Poznań był nader ważnym węzłem kolejowym i został przez okupanta wyposażony we wszelkie urządzenia techniczne. Wybudowany w 1879 roku budynek dworca wraz z sześcioma peronami nie uległ żadnym zasadniczym przekształceniom. W wyniku walk w 1945 został poważnie uszkodzony na skutek bombardowań. Po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do odbudowy zarówno zniszczonej infrastruktury, jak i samego budynku. Na placu przed dworcem postawiono tymczasową halę dla obsługi podróźnych, co pozwalało na bezkolizyjne prace budowlane i przyspieszyło tempo robót.

W pierwszych latach powojennych dworzec spełniał ważną rolę w przyjmowaniu repatriantów ze wschodu. W trakcie poszukiwań materiałów do artykułu znalazłem wiele spisów takich transportów z wykazami nazwisk, ale to temat na odrębną publikację. W 1948 roku zakończono odbudowę dworca, nadając mu cechy klasycystyczne.

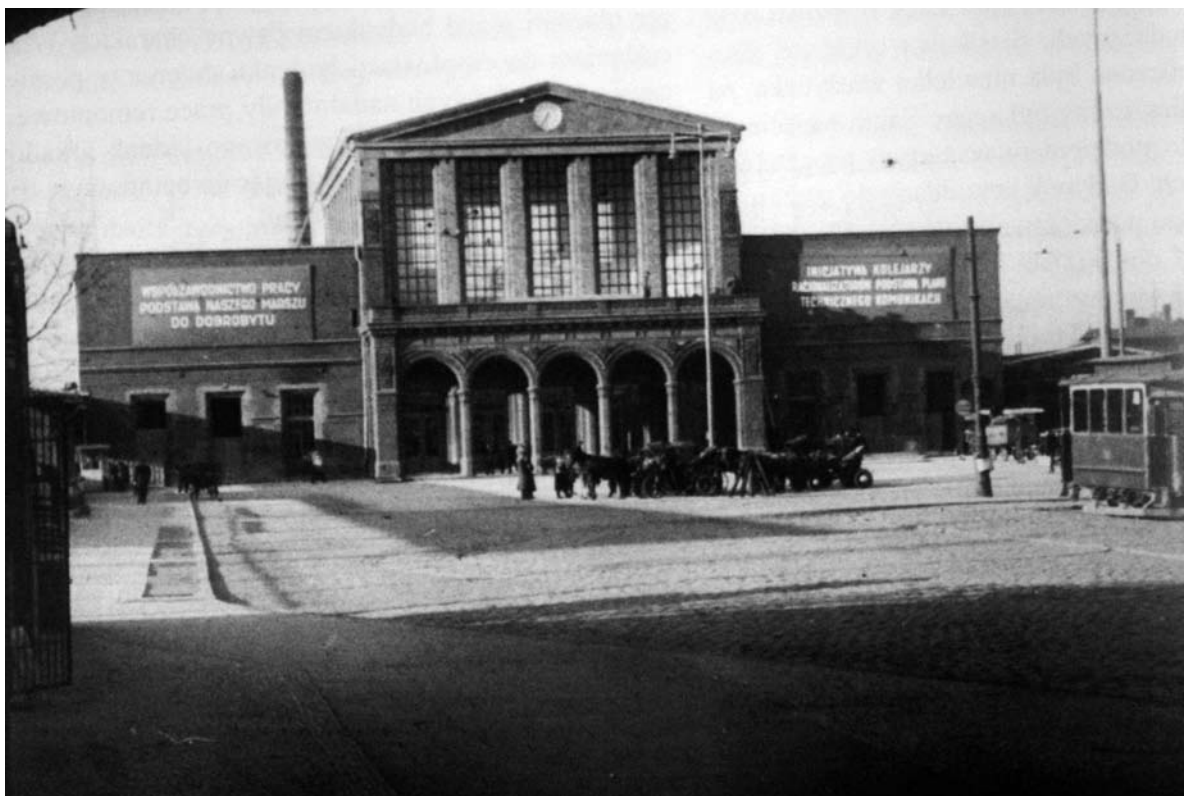
Kolejną poważną modernizację budynku Dworca Głównego rozpoczęto w 1960 roku. Podzielona na pięć etapów rozbudowa trwała do roku 1976. Z placu przed dworcem zniknęły tramwaje (linia nr 1),



Ryc. 6. Dworzec Letni – rok 2013. Zdjęcie W. Jędraszewski



Ryc. 7. Zbombardowany w 1945 roku budynek Dworca Głównego. Przed nim tymczasowa hala odpraw pasażerów. Ze zbiorów Biblioteki Uniwersyteckiej



Ryc. 8. Odbudowany budynek Dworca Głównego w 1948 roku. Zdjęcie ze zbioru A. Lubki



Ryc. 9. Dworzec po przebudowie – koniec lat 70. XX wieku. Zdjęcie ze zbioru Izby Pamięci ZDOKP



Ryc. 10. Nowy budynek dworca – rok 2013. Zdjęcie W. Jędraszewski

a w ich miejsce pojawiły się autobusy. Wygospodarowano też więcej miejsca na parkingi dla samochodów. Ilustracja 9 przedstawia wygląd dworca po 1976 roku.

Dalsze modernizacje i remonty nie zmieniły jego modernistycznego wyglądu z lat 70. XX wieku.

Z ciekawostek warto wspomnieć o zainstalowaniu w 1996 roku pierwszego w Polsce systemu komputerowego zapowiadania pociągów – zwanego powszechnie „Frankiem”. Głos temu systemowi udostępnił aktor Paweł Binkowski. Aktualny system zapowiedzi nosi nazwę „Iwona”, ale wielu Poznaniaków wspomina z rozrzewnieniem charakterystyczny tembr głosu „Franka”.

Wielkim wydarzeniem w dziejach stacji Poznań Główny był przejazd historycznego składu pociągu Orient Express w lipcu 2007 roku.

I tak oto odchodzi do historii budynek dworca powstały przed 135 laty, a jego miejsce zajmuje coś, co długo musi postać, aby zasłużyć na miłe wspomnienia i łezkę w oku.

Bibliografia:

- Dohnalowa T., *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, 1976.
Kroma R., Sosiński J., *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*, Poznań, 2008.
Zięba H., *Monografia DOKP w Poznaniu 1848–1945*, Poznań 1989.
Zięba H., *Monografia DOKP w Poznaniu 1945–1992*, Poznań 1993.
Archiwum Państwowe w Poznaniu – AMP/4526.
Archiwum Państwowe w Poznaniu – ZSŚW/144.
Archiwum Państwowe w Poznaniu – PUR/2630.