

Ewa Gwiazdowska

Muzeum Narodowe w Szczecinie

MIŁOWY KROK NA DRODZE POSTĘPU CYWILIZACYJNEGO.
SZCZECIŃSKA KOLEJ ŻELAZNA W IKONOGRAFII

*Stoi na stacji lokomotywa /.../
Stoi i sapie, dyszy i dmucha /.../
Julian Tuwim, *Lokomotywa*, 1938*

Maszyna parowa należała do tych cudów techniki, które stały u źródeł rozwoju przemysłu, masowego handlu i komunikacji. Energia uzyskiwana z pary popołu z doskonalącą się higieną i medycyną wpływały w decydujący sposób na przemiany współczesnego społeczeństwa.

Jednym z rewelacyjnych wynalazków opartych na nowej energii był parowóz czyli lokomotywa. Zanim trafiła do poezji dla dzieci, kolej prawie przez półtora wieku portretowana była przez artystów uwieczniających postęp cywilizacyjny europejskiego społeczeństwa. Malowano, rysowano czy rytowano pędzące po szynach pojazdy, dokumentowano ich wygląd na rysunkach technicznych. Powstawały ilustrowane publikacje poświęcone kolejnictwu, które relacjonowały historię przemian i postępu w budowie wagonów, lokomotyw i linii kolejowych. Przedstawienia wykonywane głównie technikami graficznymi towarzyszyły relacjom o aktualnych wydarzeniach będących efektem funkcjonowania i rozwoju kolei. W scenach rodzajowych, nieraz pełnych humoru, innym razem dramatyzmu, chwytało na gorąco życie codzienne toczące się na dworcach i wokół pociągów.

Początkowo tematem przedstawień była kolej towarowa. Anonimowy olejny obraz angielski z około 1803 roku z humorystycznym zacięciem przedstawia konia stojącego smutno nad brzegiem Tamizy w Wandsworth. Przestał on być potrzebny, gdyż wzdłuż nabrzeża rzeki biegną szyny, po których wagony wożą węgiel przeładowywany przy pomocy nowoczesnych dźwigów bezpośrednio na barki¹. Inne dzieło – akwarela namalowana przypuszczalnie przez Thomasa Rowlandsona – upamiętnia pokaz lokomotywy, skonstruowanej przez Richarda Trevithicka, ciągnącej powóz z pasażerami po torach ułożonych w okrąg, podobnie jak później konstruowano kolejkę dla dzieci². Pokaz ten odbył się w 1808 roku na podmiejskim placu otoczonym parkanem i można go było podziwiać za biletami. Dzięki rysunkom o charakterze technicznym znana jest dokładniej budowa urządzeń i pojazdów kolejowych. Należy do nich na przykład projekt

1 G. Weiß, G. Dethlefs, *Zerbrochen sind die Fesseln des Schlendrians, Westfalens Aufbruch in die Moderne*, kat. wyst., Westfälisches Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, Münster 27.10.2002–16.03.2003, Münster 2003, s. 154, il.

2 Weiß, Dethlefs, op. cit., s. 156.

wagonu przystosowanego do jazdy po szynach i po drodze, wymyślony przez monachijskiego budowniczego kopalń, Josepha von Baadera w 1815 roku³. Dzieło Alexandra Gordona z 1833 roku, poświęcone dziejom i zastosowaniu parowozów, jest źródłem rycin ilustrujących kształty pojazdów zbudowanych przez angielskich inżynierów: Williama Brunona, Davida Gordona i George'a Stephensona w latach 1813–1830⁴. Pokazuje ono projekty angielskich lokomotyw, gdyż właśnie Anglia przodowała w tej dziedzinie, i tam w 1825 roku, odbyła się pierwsza podróż pociągiem między miastami Stockton i Darlington.

Pierwsza linia kolejowa na terenie krajów niemieckich rozpoczęła funkcjonować dziesięć lat później, w 1835 roku, łącząc Norymbergę i Fürth. Otwarcia kolejnych, nowych linii były niezwykle wyjątkowymi wydarzeniami, gromadzącymi tłumy podekscytowanych gapiów żądnych sensacji, o czym mówi litografia upamiętniająca pierwszy przejazd pociągu na trasie z Monachium do Augsburga 25 sierpnia 1839 roku⁵. Technika litograficzna pozwalała na bieżąco, w szybki, reporterski sposób nie tylko uwieczniać wyjątkowe, znaczące czy ciekawe momenty z historii współczesnej, ale i rozpowszechniać je poprzez liczne odbitki.

Pierwsza pomorska linia kolejowa połączyła Szczecin – stolicę Pomorza z Berlinem – stolicą Prus, gdyż Pomorze od 1815 roku znajdowało się w całości w granicach państwa pruskiego. Jej otwarcie świętowano w Szczecinie 15 sierpnia 1843 roku, a więc po 18 latach funkcjonowania kolei w Europie. Można powiedzieć, że wówczas, gdy ów nowoczesny środek komunikacji osiągnął dojrzałość. Jednak zwrócić trzeba uwagę, że zabiegi o włączenie Szczecina do sieci kolejowej rozpoczęte zostały wkrótce po oddaniu do użytku pierwszego niemieckiego odcinka torów. Efektem starań szczecińskiego kupiectwa i urzędu nadburmistrza było powołanie w 1835 roku spółki Berlin–Stettiner Eisenbahn Komitee⁶. Spółka ta zajęła się przygotowaniem i realizacją całego przedsięwzięcia, które nie było łatwe ze względu na status Szczecina jako twierdzy. Wzniesienie dworca bezpośrednio za wałami fortecznymi, na południe od miasta, wiązało się z powstaniem wyłomu w tych umocnieniach. Konieczna była ich przebudowa i dostosowanie do założenia kolejowego, co leżało w gestii władz wojskowych niechętnych wszelkim przedsięwzięciom osłabiającym zdolności obronne twierdz Szczecin.

Dzięki ikonografii południowych przedmieść Szczecina sięgającej okresu sprzed powstania kolei, wiadomo jak wyglądał teren przyszłego dworca w rejonie podmiejskiego osiedla Górny Wik w latach 30. XIX wieku. Ciekawym

3 W. Kallenbach i in., *Das Feuer hat zwei Gesichter 1811–1961, Festgabe zum hundertfünfzigjährigen Bestehen der Bayerischen Landesbrandversicherungsanstalt*, München 1961, s. 136.

4 G. Weiß, G. Dethlefs, op. cit., s. 156.

5 *Das Feuer hat zwei Gesichter...*, op. cit., s. 137.

6 O historii powstania i rozwoju szczecińskiej kolei [w:] *Stettin als Handels- und Industriepflicht*, Stettin 1906, Abschnitt 4: *Eisenbahnen*, (opr.) Königliche Eisenbahn-Direction Stettin, s. 132-150; B. Kozińska, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2002, s. 59-69; wszechstronny zarys rozwoju kolei szczecińskiej w ramach kolejnictwa pomorskiego – A. Mielcarek, *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Uniwersytet Szczeciński, Rozprawy i studia, t. 364 (CDXXXVIII), Szczecin 2000, s. 73–191.

świadectwem topografii tej okolicy są litografie Augusta Ludwiga Mosta z 1836 roku i Ludwiga Eduarda Lütkego z około 1840 roku. Grafika Mosta pokazuje rozległą panoramę miasta od południa, z okolicy ogrodów należących wówczas do rodziny nadburmistrza Johanna Augusta Sacka⁷. Litografie Lütkego przedstawiają osiedle położone nad brzegiem Odry, składające się z szeregu domów tworzących zwarte pierzeje ulicy oraz z kilku zagród. Lütke ukazał je z góry, z wysokości stromych, piaszczystych stoków doliny Odry wznoszących się na tyłach zabudowy⁸. Na szczycie tych stoków stały jeszcze wówczas wiatraki należące do wsi Torney. Dobre nasłonecznienie wzniesień sprzyjało wykorzystaniu ich nie tylko na cele ogrodnicze, ale były one użytkowane także w zupełnie inny sposób. Nieużytki służyły okolicznym mieszkańcom na przykład do suszenia prania, ale też do wypoczynku na łonie natury. Sytuacja ta zmieniła się wraz z doprowadzeniem do Szczecina torów kolejowych i wzniesieniem dworca i jego techniczno-magazynowego zaplecza.

Najwcześniejsze dzieło artystyczne, które powstało, by upamiętnić szczecińską kolej, było żeliwną plakieta z napisem BERL.STETTIN. 1843 EISENBAHN HOF⁹. Ten okolicznościowy relief wydano na Nowy Rok 1843, co wskazuje, że prace budowlane były wówczas daleko posunięte i pozwalały żywić nadzieję na terminowe oddania dworca do użytku. Plakieta pokazuje dworzec kolejowy w kształcie nieco innym niż jego późniejsze przedstawienia, najprawdopodobniej opartym na projekcie budowli. Gmach w stylu neorenesansowym, łączący cechy angielskiego pałacu wiejskiego i włoskiej willi, ukazany jest od strony fasady zwróconej na północ. Piętrową, trójskrzydłową budowlę ustawiono na wysokim cokole i zwieńczono osłaniającą płaski dach attyką z ozdobnymi wazami umieszczonymi na węgłach. Środkowe osie fasady na obu kondygnacjach zaprojektowano jako loggie wsparte na kolumnach. Fasadę poprzedzają szerokie schody, które wieczorem miały być oświetlane przez ustawione po bokach lampy. Od strony peronu na narożu fasady wznosi się dwukondygnacyjna wieżyczka na planie kwadratu, zwieńczona attyką i latarnią. Po prawej stronie widoku, na tle zabudowy widoczna jest, właśnie ruszająca ze stacji, najstarsza szczecińska lokomotywa oraz fragment ciągniętego przez nią wagonu. Lokomotywa przypomina udoskonalony model zbudowany przez George'a Stephensona w 1830 roku.

W pierwszych dziesięcioleciach działalności szczecińska kolej stała się popularnym motywem przedstawień, głównie graficznych. Dokumentowały one założenie kolejowe z różnych punktów widzenia: od strony fasady dworca, od strony torów, zazwyczaj od południa, rzadziej od północy. Przedstawiano także tory kolejowe przecinające dolinę Odry z pędzącym po szynach pociągiem oraz budowle inżynieryjne, takie jak wiadukty czy tunel.

7 Reprodukacja [w:] E. Gwiazdowska, *Widoki Szczecina. Źródła ikonograficzne do dziejów miasta od XVI wieku do 1945 roku*, Szczecin 2001, s. 271, il. 54.

8 Grafika w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr inw. MNS-H-114; reprodukcja [w:] T. Białycki, *Szczecin na starych widokach XVI-XX wiek. Stettin auf alten Abbildungen 16.-20. Jahrhundert*, Szczecin 1995, s. 203-204, il. 192, 193.

9 Reprodukacja [w:] K. Pierson, *Ein Wegberater in Pommern. Zur Entstehung der Berlin-Stettiner Eisenbahn*, „Pommern. Kunst, Geschichte, Volkstum” 1974, nr 1, s. 3.

Widoki różnych faz budowy dworca stanowią świadectwa jego rozwoju. Do najwcześniejszych należą ujęcia stacji od południa, z pozostałości ogrodów Sacka. W okresie między 1843 i 1846 rokiem, przed wybudowaniem linii do Stargardu i dalej do Poznania, J. Cohn wykonał litograficzny widok terenu kolei z miejsca położonego na skraju dawnego ogrodu Sacka, za wąwozem wcinającym się w skarpe doliny Odry, w którym skoncentrowano zabudowę techniczno-magazynową stacji¹⁰.



1. J. Cohn(?), Widok stacji od południa, z pozostałości dawnego ogrodu nadprezydenta J.A. Sacka, 1843(?) (wyd. 1849), litografia, Muzeum Narodowe w Szczecinie

Praca Cohna została w nieco zmienionej wersji opracowana przez szczeciński Zakład Litograficzny (Lithographische Anstalt) Ferdinanda Müllera jako jedna z ilustracji w publikacji Friedricha Thiedego *Chronik der Stadt Stettin* opublikowanej w 1849 roku¹¹. Na grafice przedstawiono z wysokiego punktu obserwacyjnego różne urządzenia stacji i ich funkcjonowanie. Dokładnie pokazano przebieg torów w rejonie dworca oraz pracowników kolei wykonujących swe obowiązki. Wyraźnie widoczna jest konstrukcja semafora stojącego obok budki dróżnika. Wzdłuż torów, po ich prawej stronie, ukazano place składowe rozdzielone przez magazyn i szopy. Na jednym placu, przeznaczonym na materiały sypkie, znajdują się dwie przyzmy prawdopodobnie węgla, drugi – to skład drewna. W głębi za placami widać białe

¹⁰ Rozmieszczenie i przeznaczenie zabudowy technicznej podają plany stacji z lat 1843 i z 1857, reprodukowane [w:] *Stettin als Handels...*, op. cit., s. 134.

¹¹ W zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, fotografia archiwalna, nr neg. MNS/Afoto/5098; w bibliotece MNS publikacja Thiedego z ilustracją.

tynkowany budynek dworca i stojący pociąg. Teren stacji odgradzony jest płotem od drogi biegnącej przez Górny Wik. Zabudowa Wiku sięga jeszcze prawie do dworca, co świadczy, że rycina powstała przed poprowadzeniem linii do Stargardu. Po lewej stronie torów, we wcięciu terenu, obserwować można rozmieszczenie, kształty i konstrukcję skupiska budynków gospodarczych. Wyróżniają się obiekty warsztatów naprawczych – wieloosiowe, nakryte spłaszczonymi, dwuspadowymi dachami.

Podobne ujęcie, ale z nieco dalej od stacji umieszczonego miejsca na terenie resztek ogrodu Sacka, zastosował W. Henning na dwu wersjach litografii upamiętniającej obraz stacji po powstaniu trasy kolejowej do Stargardu, przypuszczalnie w 1846 roku lub niewiele później¹². Obie wersje różnią się niewielkimi szczegółami, widocznymi m.in. w strojach przedstawionych na grafikach postaci. Narracyjnie potraktowana kompozycja Henninga nie tylko potwierdza znane z grafik Cohna informacje o wyglądzie i funkcjonowaniu dworca. Opowiada również o życiu toczącym się w otoczeniu dworca i na Górnym Wiku i o nowej rozrywce, która stała się udziałem mieszczan, polegającej na obserwowaniu funkcjonowania kolei. Widok pokazany jest oczami spacerowiczów odpoczywających na ogrodowej ławce umieszczonej na bliskim planie, przy ścieżce wijącej się skrajem stoku doliny Odry. Dróżką przechadza się dwóch młodzieńców odwróconych tyłem do przesłaniającej horyzont panoramy miasta i portu. Bezpośrednio poniżej stoku kilka torów kolejowych prowadzi w kierunku stacji. Od zabudowy przedmieścia oddziela je ogrodzenie postawione na wysokim, murowanym cokole. Za osiedlem, bliżej miasta teren, którym biegną tory, rozszerza się, tworząc plac. Po lewej stronie, obok budki dróżnika stoi, znany już, wysoki semafor. Przy rozjazdach torów zamontowane są zwrotnice. W miejscu, gdzie stok się cofa, widać stłoczone ryglowe budynki a za nimi, przy torach, nastawnię z charakterystyczną białą tynkowaną wieżyczką z zegarem. Naprzeciw tych zabudowań, po prawej stronie torów, rozciąga się plac składowy przylegający do wysokiej, oszalowanej szopy z pulpitem dachem. Plac ten od terenu dworca pasażerskiego oddzielają baraki połączone parkanem. Jednym z torów, mijając hałdę materiałów sypkich, pędzi pociąg w kierunku Berlina. Od strony południowej dworzec poprzedzony jest przez plac dla pasażerów, ozdobiony kępą starych drzew i młodym szpalerem posadzonym wzdłuż tylnej elewacji dworca. Od strony torów przylega do budynku stacji wiata osłaniająca peron. Łączy się ona z wysuniętym ku torom skrzydłem fasady. Zza dworca, po jego prawej stronie, wyłania się podłużny magazyn zamykający plac dworcowy od północy. Magazyn ten jest wysunięty w stronę nabrzeża, na którym stoją dźwigi. Natomiast na lewo od dworca stoki doliny Odry łagodną falistą linią pną się ku górze, ku wznoszącym się na kilku planach wałom fortecznym. Na bliskich planach kompozycji przedstawiono zabudowę Górnego Wiku – parterowe i piętrowe domy mieszkalne i gospodarcze, nakryte naczółkowymi dachami, zwrócone szczytami do drogi. Na tyłach domów zbudowane są altany oddzielone barierkami od pasa terenu przylegającego do ogrodzenia torów.

12 W zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie litografia, nr inw. MNS/Graf/4032 oraz fotografia archiwalna, nr neg. MNS/Afoto/16119. Reprodukacja [w:] Gwiazdowska, op. cit., s. 319, il. 67.

To podwójne zabezpieczenie ma zapewne chronić mieszkańców przedmieścia przed wypadkami. Natomiast altany z daszkami upięszonymi falbankami przypominają trybuny. Służyły one mieszkańcom przedmieścia do obserwacji ruchu pociągów, podobnie jak mieszczanom ze Starego Miasta ławki stojące na terenie dawnego ogrodu Sacka. Można przypuszczać, że przejazdy pociągów traktowano jako atrakcję podobną do statków przepływających Odrą. Towarzyszyły jej przy tym dodatkowe emocje wynikające z tego, że początkowo uważano powszechnie pociągi za obiekty egzotyczne i niebezpieczne. Szczegółowy wygląd lokomotywy „Borussia” z fabryki Borsiga, kursującej od 1846 roku na trasie Szczecin–Stargard–Poznań, znany jest z ołówkowego rysunku malarza Klohssa¹³.



2. Autor anonimowy, Widok od południa stacji i mostu palowego na trasie do Stargardu, 1850, staloryt, Muzeum Narodowe w Szczecinie

Widok z ogrodów Sacka na szczeciński dworzec i trudne technicznie przedsięwzięcie, jakim była linia kolejowa poprowadzona przez teren doliny Odry stał się wizytówką Szczecina opublikowaną w leksykonie Josepha Meyera *Meyers Universum oder Abbildung und Beschreibung des Sehenswerthesten und Merkwürdigsten der Natur und Kunst* w 1850 roku¹⁴.

Anonimowy autor stalorytu posłużył się zbliżeniem, aby w centrum kompozycji znalazł się most, po którym pędzi pociąg zostawiający za sobą długi pióropusz dymu – symbol triumfu techniki. Rycina prezentuje całe założenie

13 K. Pierson, op. cit., s. 2.

14 J. Meyer, *Meyers Universum oder Abbildung und Beschreibung des Sehenswerthesten und Merkwürdigsten der Natur und Kunst*, T. 14, Hildburghausen 1850, il. nr DCXXXXV. Rycina w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr inw. MNS/Graf/3181 i MNS-H-946.

dworcowe wraz z nabrzeżem przeładunkowym. Na pierwszym planie widać z bliska kilka wagonów. Natomiast po lewej stronie, na dalszym planie pokazane zostały dokładniej budynki gospodarcze stojące prawie naprzeciw dworca.

Tematyka kolei wybrana została do leksykonu Meyera celem zilustrowania opisu Szczecina nie tylko, by świadczyć o wstąpieniu miasta na drogę nowoczesnego rozwoju, ale i dlatego, że publikacja przeznaczona była dla miłośników podróży¹⁵. Rycina ukazuje okolice stacji z lotu ptaka od południa. Widoczny na niej plac dworcowy jest szeroki mniej więcej jak dwukrotna szerokość dworca. Przy nabrzeżu stoją dwa żurawie portowe obsługiwane ręcznie. Prostopadle do budynku dworca dostawiony został podłużny parterowy magazyn, który udokumentowany jest tylko na tym stalorycie. Widać ponadto, po lewej stronie, ukazane w skrócie perspektywicznym, budynki remizy wagonów. Przedstawiona na stalorycie linia kolejowa prowadząca przez dolinę Odry i skrajem Kępy Parnickiej oraz dwoma wiaduktami, wzniesionymi w konstrukcji palowej ponad korytami Parnicy i Odry, świadczy, że kompozycja powstała między 1846 rokiem, w którym 1 maja, otwarto linię łączącą Szczecin ze Stargardem, a rokiem 1850, w którym została opublikowana w leksykonie¹⁶.

Motyw pociągu pędzącego przez rozległą dolinę Odry zwracał uwagę odbiorców na trudne dzieło inżynierskie, jakim było poprowadzenie linii kolejowej przez ten teren – podmokły i poprzecinany korytami rzecznyymi. Dlatego w latach 50. XIX wieku parokrotnie pojawił się na rycinach. Widoczny jest m.in. na dalekim planie widoku Szczecina z lotu ptaka od wschodu – stalorycie Williama Frencha według pierwowzoru Adolpha Eltznera¹⁷. Dzieło Frencha przypuszczalnie powstało jako ilustracja do publikacji Alberta Henry'ego Payne'a *Orbis Pictus* z 1851 roku¹⁸. Julius Gottheil i Wilhelm Loeillot, autorzy cyklu litografii *Album von Stettin und Umgebung*, wydane go przez F. Waldowa w Szczecinie w 1857 roku, obraz pociągu jadącego przez dolinę Odry umieścili w centrum panoramy Szczecina i okolicy oglądanej ze stoków Gór Bukowych w Zdrojach¹⁹.

O trwałości tradycji obserwowania dla rozrywki jadących pociągów świadczy akwarela namalowana w 1865 roku przez Karla Steinberga²⁰. Malarz wykonał ją z miejsca nieco bardziej oddalonego od stacji niż to, które za punkt obserwacyjny obrał Henning. W tym rejonie tory biegły prosto niczym strzała. Sam widok

15 *Stettin. Ansichten aus fünf Jahrhunderten. Szczecin. Widoki z pięciu wieków*, red. A. Blühm, E. Jäger, kat. wyst., Regensburg, Museum Ostdeutsche Galerie 25.07–8.09.1991, Kiel, Stiftung Pommern 24.09–3.11.1991, Bremerhaven, Deutsches Schiffahrtsmuseum 22.11–20.12. 1991, Lüneburg, Museum für das Fürstentum Lüneburg 19.01–16.02. 1992, Szczecin, Muzeum Narodowe w Szczecinie 1.03–19.04.1992, Regensburg 1991, s. 171, poz. kat. 54, s. 172, il.

16 Por. B. Kozińska, op. cit., s. 64 i przyp. 139 podający źródła aktowe i kartograficzne.

17 Rycina w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr inw. MNS/Graf/4031 i 4107. Reprodukacja [w:] E. Gwiazdowska, op. cit., s. 292, il. 58.

18 E. Gwiazdowska, op. cit., s. 291.

19 Fotografia archiwalna w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr neg. MNS/Afoto/5097. Reprodukacja [w:] T. Białecki, op. cit., s. 75, il. 49.

20 Fotografia archiwalna obrazu w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr neg. MNS/Afoto/5103.

idealnie równo położonych szyn robił zapewne wrażenie. Poza tym z obranego przez Steinberga miejsca na skarpie odrzańskiej widać było wsparty na palowych filarach most kolejowy przerzucony przez Parnicę i Odrę. Artysta uwiecznił pociąg przejeżdżający przez most w kierunku Stargardu. Natomiast na pierwszym planie ukazał rozbudowaną scenkę rodzajową: piknik odbywający się na wzgórzu nad torami. Liczne mieszczańskie towarzystwo rozmawia siedząc przy stołach i spacerując. Pośród wypoczywających znalazł się także fotograf, przygotowujący się do wykonania zdjęcia panoramy szczecińskiego portu i stacji.



3. Karl Steinberg, Widok linii kolejowej ze skarpy na południe od miasta, 1865, akwarela, reprodukcja archiwalna, Muzeum Narodowe w Szczecinie

Umieszczenie jego postaci na obrazie dowodzi, że zainteresowanie widokami tej przemysłowej okolicy było duże. Aby sprostać zapotrzebowaniu na nie, zaczęto szerzej stosować nową i tańszą technikę tworzenia masowych przedstawień obrazowych, czyli fotografię. Steinberg, podobnie jak Henning, wzbogacił swą relację o sceny rodzajowe dostarczające ciekawych informacji o życiu mieszkańców Górnego Wiku. Przedstawił mieszczańską parę odpoczywającą w ogródku przed szklarnią i obserwującą tory, grupę dziewcząt tańczącą w sąsiednim ogródku obok stołu, zapewne z podwieczorkiem, wyładunek worków z wozu chłopskiego na podwórku w głębi oraz gospodynię wspinającą się po drabinie na dach, na którym wietrzą się rzędy poduszek.

Dokładnego obrazu pierwotnego dworca pasażerskiego dostarcza anonimowa litografia z przełomu lat 50. i 60. XIX wieku ukazująca budynek w zbliżeniu, od wschodu²¹.

21 Fotografia archiwalna w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr neg. MNS/Afoto/13597.

Kompozycja ta mogła być oparta na fotografii, gdyż przedstawia dworzec panoramicznie. Plac przed dworcem jest wyolbrzymiony, co idealizuje obraz Szczecina, sprawia, że miasto wydaje się dużo większe, niż było w rzeczywistości. Wrażenie ogromu placu akcentuje sztafaż – liczne drobne figurki pieszych i miniaturowe rozmiary pojazdów. Dworzec na tej litografii jest nieco inny niż ten znany z plakiety. Fasada zamiast logii posiada wydłużony balkon. Podcieniem utworzonym przez balkon wsparty na filarach prowadzi kilka biegów schodów do wysokich portali otwierających się do wnętrza hali dworcowej. Zasadniczą część budynku stanowi wieloosiowe skrzydło prostopadłe do fasadowego, posiadające elewację zaakcentowaną pseudoryzalitem zwieńczonym attyką z wazami.



4. Gustav Frank(?), Widok dworca od strony nabrzeża, ok. 1860, litografia, fotografia archiwalna, Muzeum Narodowe w Szczecinie

Symetria całej bryły w widoku od strony Odry została zachowana dzięki krótkiemu tylnemu skrzydłu, równoległemu do budynku głównego. Naprzeciw fasady północnej znajduje się równoległy do niej ryglowy magazyn towarowo-spedycyjny, który w połowie lat 60. XIX wieku zburzono, przebudowując dworzec z czołowego na przelotowy. Po lewej stronie stacji, przy krawędzi kompozycji, widać wieżowy budynek nadzoru ruchu zaopatrzonego w zegar. Natomiast po stronie prawej, w głębi, za torami, na których ukazano pociąg złożony z lokomotywy, dwu wagonów pasażerskich i wagonu pocztowego, wyraziście ukazano wysokie wały forteczne i aleję prowadzącą po rampie w stronę otoczonego wałami Nowego Miasta. Zwraca uwagę wygląd jednego z wałów, zaopatrzonego w ostrokół oraz cmentarz ukazany w prześwicie pomiędzy dziełami fortecznymi. Omawiana grafika być może jest pracą Gustava Franka. Przemawia za tym jej podobieństwo do kompozycji *Der Bahnhof* przedstawionej na bordiurze wielowidokowej weduty *Stettin und*

seine Umgebung litografowanej przez Franka około 1860 roku²². Na obu grafikach w analogiczny sposób opracowane są zarówno kształt i proporcje budowli, jak też sztafaż. Litografia *Der Bahnhof* umożliwia dokładniejsze obejrzenie dworca od strony torów. Potwierdza, że tylne skrzydło dworca było krótsze. Jego elewacja od strony peronów stanowiła przedłużenie ściany skrzydła środkowego. Wzdłuż obu skrzydeł biegła przybudówka – otwarty ganek służący podróżnym oczekującym na peronie. Po przeciwnej stronie dworca, wzdłuż torów stały budynki techniczne. Były to podłużne pawilony remizy nakryte dwuspadowymi dachami, budynek nastawni kolejowej, a także mały budynek usytuowany prostopadłe do torów. Torowisko oddzielono od placu postojowego przed dworcem skromnym ogrodzeniem z żelaznych prętów. Na bliskim planie litografii uchwycony został fragment alei młodych drzewek zasadzonych wzdłuż drogi prowadzącej rampą na wały do pieszego przejścia zwanego Bramą Młyńską²³. Umieszczenie punktu obserwacyjnego na rampie umożliwiło zarówno ukazanie z góry stacji jak i pokazanie faktycznych rozmiarów placu przed dworcem. Nie był on w gruncie rzeczy zbyt rozległy. Plac ograniczało nabrzeże portowe użytkowane do przeładunku towarów między żaglowcami i wagonami kolejowymi.

Kiedy w latach 1864–1868 przebudowano początkowy odcinek linii kolejowej łączącej Szczecin z Poznaniem, dworzec czołowy przekształcono w przelotowy i powiększono go celem obsługi rosnącej rzeszy pasażerów. Rozbudowa stacji polegała na dobudowaniu do pierwotnej fasady równoległego, nieco wyższego gmachu zwróconego szczytem do nabrzeża, który stał się osią dworca, oraz dostawieniu do niego niższego, wieloosiowego skrzydła przeznaczonego na dodatkowe poczekalnie dla podróżnych i lokale restauracyjne. Sposób połączenia starego i nowego budynku rejestruje dokładnie archiwalne zdjęcie wykonane na początku XX wieku²⁴.

Nowy dworzec był od początku swojego istnienia upamiętniany na rycinach, a od czasu rozkwitu produkcji kart pocztowych na przełomie XIX i XX wieku należał do ich popularnych tematów. Litografowana panorama Szczecina z Kępy Parnickiej, wydana w 3. ćwierci XIX wieku przez szczeciński zakład Brummunda i Bertolta, ilustrująca nieznaną publikację, pokazuje nowe skrzydło od strony fasady²⁵. Był to gmach wzniesiony w stylu neoromańskim zwanym „Rundbogenstil”, gdyż jego charakterystyczną cechą stanowiły arkadowe okna o łukach półpełnych. Piętro budynku szczytowego oświetlały trzy duże okna, a niższe piętro skrzydła ozdobił szereg małych okienek przypominający arkadowy fryz. Parter z ciągiem wysokich arkad prowadzących do wnętrza poprzedzała wiata dźwigana przez żeliwne kolumny. E. Schlemo ilustrując drzeworytami przewodnik po mieście z 1893 roku, przedstawił panoramę Szczecina, na której można zobaczyć

22 Reprodukacja całej wedy [w:] T. Białecki, op. cit., s. 79, il. 53; powiększona reprodukcja dworca [w:] W. Łopuch, *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina 1808-1945*, Szczecin 1999, s. 41.

23 P. Zaremba, H. Orlińska, *Urbanistyczny rozwój Szczecina*, Poznań 1965, s. 63-64.

24 Zdjęcie reproduktowane [w:] M.Ł. Makowski, *Na szczecińskim Dworcu Głównym*, „Sedina.pl magazyn. Rocznik Miłośników Dawnego Szczecina” 2008, nr 3, s. 24 [24-27].

25 Grafika w zasobie Landesarchiv Greifswald, Bildersammlung, nr inw. Rep. 55, nr 10,35.

nowe skrzydło dworca²⁶. W ujęciu bocznym, z daleka nieco przypominało ono romańską bazylikę, gdyż od strony peronów także posiadało parterowe zadaszenie dobudowane wzdłuż całej elewacji.

Na Kępie Parnickiej, przy trasie do Poznania, przedłużonej następnie do Wrocławia, powstał w 1877 roku drugi dworzec – Wrocławski (Breslauer Bahnhof), który obsługiwał ruch towarowy, a do 1885 roku także pasażerski. Ten okazały, wieloosiowy dworzec znany jest z rysunku technicznego²⁷.



5. Robert Geissler, Widok wiaduktu i mostu nowej linii kolejowej do Poznania, 1869, litografia, Muzeum Narodowe w Szczecinie

Dla Roberta Geisslera, wędzisty tworzącego cykl pamiątkowych widoków miast, najciekawszym motywem nowego szczecińskiego rozwiązania kolejowego, związanego z budową połączenia Szczecin–Poznań, była konstrukcja inżynierska – żeliwny wiadukt i łączący się z nim kratownicowy most przerzucony nad korytem Odry. Geissler uwiecznił obie konstrukcje zaraz po ich powstaniu na jednej z 24 dwubarwnych litografii tworzących cykl *Album von Stettin* wydany przez szczecińską oficynę Dannenberg und Dürer w 1869 roku²⁸.

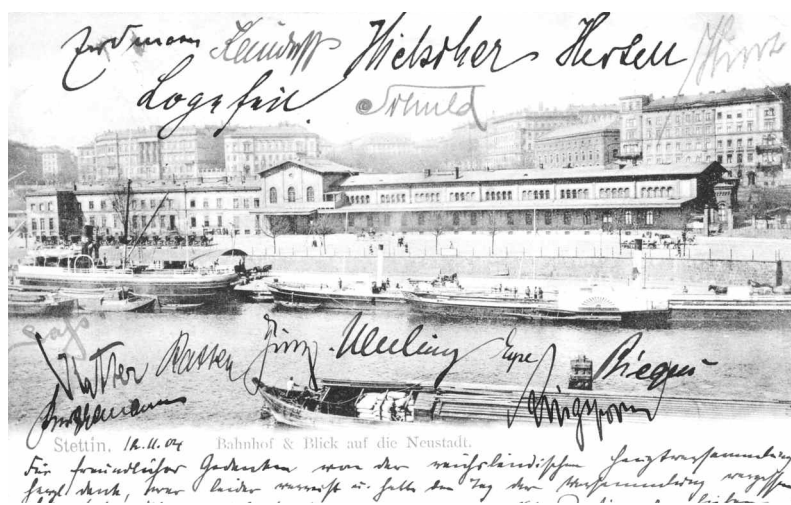
Wiadukt wspierał się na smukłych, żeliwnych filarach łączonych w pary łukowatymi listwami. Natomiast most – na podporach murowanych z kamiennych ciosów. Litograf ukazał obie konstrukcje na tle Starego Miasta otoczonego wysokimi ziemnymi wałami fortyfikacyjnymi, przerwanymi w okolicy Bramy Ślimaczej.

26 *Stettin und Umgebung*. Illustrationen, zum Theile nach Photographien des K. Hofphotographen Alex. Matthaey in Stettin, von E. Schlemo [...] Zürich [...] Stettin (1893), plansza składana b. nr. s., egzemplarz przewodnika w zbiorach Książnicy Pomorskiej w Szczecinie.

27 *Stettin als Handels...*, s. 149; Völker, op. cit., s. 191.

28 Reprodukacja [w:] B. Sauer, *Stettin vor 100 Jahren*, „Pommern. Kunst, Geschichte”, Volkstum 1977, H. 2, s. 28, fotografia archiwalna w MNS, nr neg. MNS/Afoto/13593.

Uwiecznił też wyłaniające się ponad wałami szczyty, dachy i wieże średniowiecznych kościołów: św. Jakuba i św. Jana, podkreślając współlistnienie nowoczesności z tradycją, a także zabudowę stojącą wzdłuż nabrzeża: wojskowy lazaret i kamienice. Wygląd wszystkich mostów i wiaduktów na trasie przez dolinę Odry dokumentują opublikowane rysunki techniczne²⁹. Zostały one zaprojektowane jako żelazne konstrukcje kratownicowe, stanowiąc świadectwo rozkwitu myśli inżynierskiej i wagi, jaką zaczęto nadawać kolei jako środkowi rozwoju handlu i przemysłu.



6. Zakład Artystyczny Lutz & Balzar, Darmstadt, Widok dworca kolejowego po przebudowie z 1868, 1904, pocztówka fotograficzna, kolekcja Aleksego Pawlaka

Zarówno rozbudowany dworzec, jak i wiadukt, na przełomie XIX i XX wieku należały do motywów pojawiających się niejednokrotnie na zdjęciach i kartach pocztowych³⁰.

Ciekawy i wartościowy dokument stanowi widokówka z około 1900 roku ukazująca dworzec oczami przechodnia zbliżającego się doń od południa³¹. Wówczas przed budynkiem parkował jeszcze szereg dorożek, a towary dowoziły różnego typu wozy konne.

Zdjęcie z 1906 roku pokazuje, jak wyglądała wówczas tylna fasada najstarszego skrzydła³². Przed piętrowym budynkiem o gładkiej elewacji dobudowano głęboki kolumnowy portyk, zwieńczony przez obszerny taras.

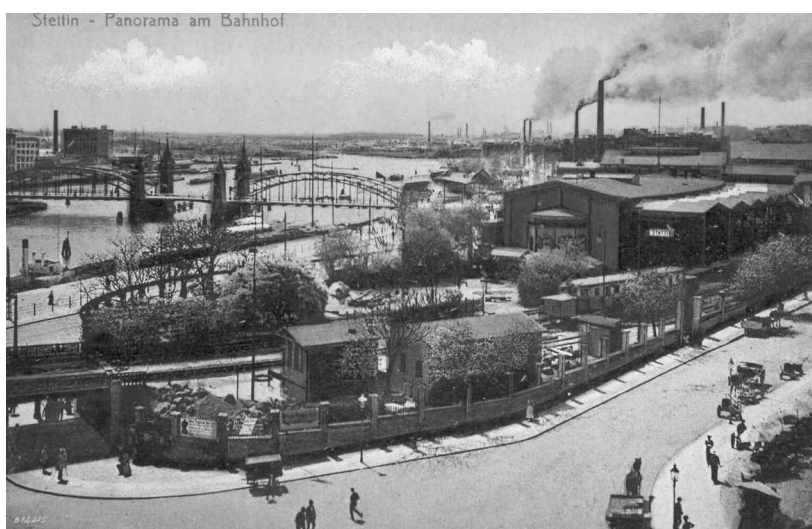
29 *Stettin als Handels...*, s. 141.

30 Kilka z nich reprodukuje szczeciński kolekcjoner A. Pawlak, *Szczecin miasto szczecinian. Nabrzeże Odry między dworcem kolejowym a Grabowem oraz Łasztownią*, Szczecin 2003, s. 13-15, 20-24, il. 1a (1894-1895), 1b (1909), 1c (1900-1901), 2a (1904), 2b (1904), 3a (1903), 3b (1903). W tym miejscu serdecznie dziękuję Panu Pawlakowi za życzliwe wyszukanie i udostępnienie do publikacji kilku zdjęć pocztówek.

31 R. Czejjarek, *Szczecin na starych pocztówkach. Stettin auf alten Ansichtskarten. Szczecin in Old Postcards*, Łódź 2008, s. 29.

32 *Stettin als Handels...*, s. 148.

Karty z przedstawieniem wnętrza dworca reklamowały jego usługi podkreślając ich wyjątkową jakość. Z jednej z widokówek znany jest wygląd poczekalni dla pasażerów pierwszej klasy, przypominającej elegancką restaurację³³. Poczta z widokiem fragmentu miasta z wieży nowego ratusza pokazywały zagospodarowanie tarasu położonego między dworcem i wiaduktem³⁴. Zanim na tym terenie w latach 20. XX wieku wzniesiono ostatnie skrzydło szczecińskiej stacji, stanowił on skład różnych materiałów budowlanych, a z czasem został uporządkowany i przekształcony w ogród. Na widokówce *Stettin – Panorama am Bahnhof* dokładnie widać ujęty z boku Most Dworcowy.



7. Autor anonimowy, Panorama dworca z Mostem Dworcowym od północnego zachodu, 1905, pocztówka fotograficzna, kolekcja Aleksego Pawłaka

Nowa linia kolejowa posiadała własną osobliwość – blaszany tunel osłaniający tory przecinające Kępę Parnicką. Chronił on położone przy torach składy drewna przed pożarem, który mogła spowodować iskra z komina parowozu. Tunel stanowił ciekawostkę techniczną uwiecznioną na drzeworycie zamieszczonym w jednym z ilustrowanych czasopism wychodzących w 2. połowie XIX wieku³⁵. Na rycinie pokazano wnętrze tunelu – konstrukcję złożoną z arkadowych, kratownicowych przęseł połączonych prętami wzmacniającymi i pokrytych blachą falistą. Widokówka *Rundblick auf Stettin* z 1900 roku, ze szczecińskiego wydawnictwa Siegmunda Weila, pokazuje z lotu ptaka fragment miasta wraz z tunelem funkcjonującym do 1923 roku³⁶.

33 R. Czejarek, op. cit., s. 30.

34 Poczta udostępniona przez pana Aleksego Pawłaka; reprodukcje pocztówek z innymi ujęciami tego terenu [w:] R. Czejarek, op. cit., s. 20, 31.

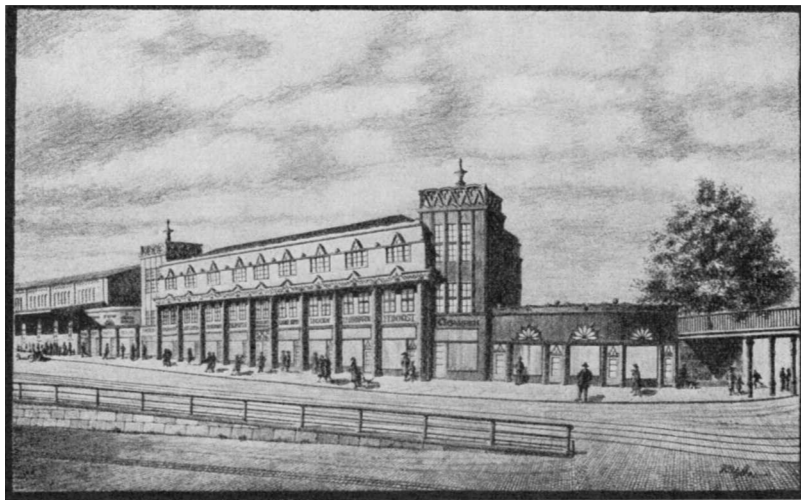
35 Grafika w zasobie Landesarchiv Greifswald, Bildersammlung, nr inw. Rep. 55, nr 1 b, 118.

36 A. Pawlak, op. cit., s. 27-28, il. 5a; P. Zaremba, H. Orlińska, op. cit., s. 68.



8. Siegmund Weil, Widok z Nowego Miasta na Szczecin prawobrzeżny, po prawej blaszany tunel linii kolejowej przecinającej Kępę Parnicką, 1900, pocztówka fotograficzna, kolekcja Aleksego Pawlaka

Sam dworzec przetrwał w opisanej postaci do 1925 roku. W drugiej połowie lat 20. XX wieku został rozbudowany o kolejne długie skrzydło wzniesione w stylu art deco i przeznaczone na siedziby sklepów i zakładów usługowych. Archiwalna fotografia projektu tego skrzydła, wykonanego przez szczecińskiego architekta H. Ratzlowa, ukazuje budynek dwupiętrowy, flankowany przez dwie formy wieżyczkowe i krótkie parterowe skrzydła na planie wycinka koła³⁷.



Geschäftshaus am Hauptbahnhof Stettin.

H. Ratzlow, Architekt, Stettin

9. H. Ratzlow, Projekt skrzydła dworca z około 1925–1929, rysunek kredką, reprodukcja archiwalna, Muzeum Narodowe w Szczecinie

³⁷ Fotografia w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, Archiwum Fotograficzne, b nr.

Fasada nowego skrzydła posiadała charakterystyczny detal architektoniczny. Dolne piętra dzielone były co drugą oś profilowanymi filarkami wspierającymi gzyms urozmaicony rytmicznie rozmieszczonymi trójkątnymi uskokami. Ten rytmiczny motyw powtórzono w formie gzymsu nadokiennego górnego piętra. Wieżyczki, dzielone profilowanymi listwami zwieńczono attyką z motywem trójkątów. Omawiane skrzydło od strony torów do dziś zachowało pierwotną ozdobną elewację.

Widokówki odnotowują rodzajowy szczegół wyglądu najmłodszego skrzydła stacji. Duże, przeszklone witryny firm zajmujących parter osłaniano przed słońcem charakterystycznymi pasiastymi markizami. Parterowe skrzydło łącznikowe po pewnym czasie wzbogacono o wykusz na planie trójkąta mieszczący zegar. Fragment tego skrzydła z wykuszem utrwalony został na widokówce *Stettin. Das neue Hauptbahnhof*³⁸. Można na niej zobaczyć ruch uliczny przed dworcem. Obok budynku kursowały tramwaje, przy krawężnikach trotuarów zatrzymywały się samochody osobowe, ciężarówki i wozy zaprzężone w konie. W powszechnym użyciu były rowery.

Znany jest także wygląd całego gmachu dworca po realizacji wszystkich, trzech etapów budowy. Został udokumentowany na zdjęciu lotniczym z około 1930 roku w ramach projektu systematycznego fotografowania obszaru państwa niemieckiego prowadzonego przez Lufthansę³⁹.



10. Autor anonimowy, Lufthansa, Widok całego dworca z lotu ptaka od wschodu, ok. 1930, fragment fotografii lotniczej, kolekcja Aleksego Pawlaka

Na widoku uchwyconym od strony Odry rozpoznać można formy poszczególnych skrzydeł dworca, sposób ich połączenia, a także zobaczyć ruch panujący na nabrzeżu i przed stacją. Liczne samochody parkują w równym rzędzie wzdłuż trotuaru, a statki tłoczą się przy nabrzeżu. W głębi za dworcem rozpoznać można neoklasycystyczny gmach dyrekcji kolei wyróżniony kolumnowym pseudoportykiem,

38 G. Vollbrecht (opr.), *Stettin in 144 Bildern*, Leer 1983, s. b. nr.

39 Zdjęcie w zbiorach Aleksego Pawlaka, sygnowane: Freigeg. d. R.L.M., wydane przez Aero-Bild-Verlag-Leipzig.

wzniesiony w 1858 roku według projektu Karla Heinricha Eduarda Knoblauch, architekta należącego do kręgu Karla Friedricha Schinkla. Zdjęcie tego gmachu i planu całego założenia z gazonom zamieszczono w opracowaniu szczecińskiej gospodarki z 1906 roku⁴⁰.

Pocztówka *Stettin. Blick auf die Oberwiek* przypuszczalnie z okna budynku Dyrekcji Kolei po 1933 roku, dostarcza nowych danych do wiedzy o ówczesnym wyglądzie stacji od strony peronów⁴¹. Układ peronów chronionych wiatami, połączonych podziemnym tunelem z budynkiem dworca odpowiadał obecnemu. Bezpośrednio za peronami ponad torami biegł kryty ganek komunikujący stację z terenem Nowego Miasta. Ganek ten został zniszczony w trakcie wojny, a odbudowano go w latach 1998–1999 już bez zadaszenia.

Budowlą inżynierską ściśle związaną z funkcjonowaniem dworca był stojący naprzeciw niego wspomniany już Most Dworcowy (Bahnhofsbrücke), który łączył bezpośrednio miasto lewobrzeżne z Kępą Parnicką (Silberwiese). W latach 1898–1900 drewniany most zastąpiony został przez okazałą konstrukcję z przęsłem zwodzonym flankowanym kamiennymi wieżyczkami nawiązującymi formą do średniowiecznych zamkowych wież obronnych. Nowy most stał się popularnym motywem nie tylko widokówek produkowanych na początku XX wieku, ale i miejscowych wyrobów rzemiosła artystycznego⁴², m. in. kubków odlewanych z cyny przez firmy F & M/N i I.G.N. według projektów Gustava i Augusta Reglów⁴³.

Sz szczególnie efektownie wyglądała perspektywa mostu upamiętniona na pocztówce z około 1903–1908 roku⁴⁴. Na pierwszym planie tej karty znalazły się filary zwieńczone zamkniętymi koronami, zdobione herbem Szczecina i panopliami.

Po drugiej wojnie światowej szczecińską stację odbudowywano i przebudowywano. Dworzec zmieniał wygląd. Elewacja od strony placu dworcowego została uproszczona. Ujednolicono wygląd budynku upodabniając skrzydło najstarsze do wzniesionego w drugim etapie budowy. Odcinek dworca z wykuszem zegarowym odrestaurowano likwidując dekoracyjne piętro. Zlikwidowano także dwuspadowy dach nakrywający szczytowy budynek wyznaczający oś dworca i zastąpiono go dachem płaskim. Nowy wygląd gmachu prezentuje zdjęcie wykonane w 2008 roku⁴⁵. Zmienił się także wygląd otoczenia stacji, mostów i wiaduktu. Swoją kształt zachował jedynie gmach dyrekcji kolei.

40 *Stettin als Handels-...*, il. na s. 149.

41 K. Maronn, *Stettins Umgebung in alten Ansichtskarten*, Husum 1999, il. na s. 19.

42 A. Pawlak, op. cit., s. 14–19, il. 1b, 1c, 1 d (1907), 1e (1903), 1f (1925); R. Czejarek, op. cit., s. 21.

43 Kubek w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie, nr inw. MNS/Rz/3381.

44 A. Pawlak, op. cit., s. 19, il. 1g, pocztówka *Stettin. Bahnhofsbrücke*.

45 M.Ł. Makowski, op. cit., s. 27.



11. August Regel(?) i wytwórnia I.G.N., Widok Mostu Dworcowego, ok. 1900, kubek cynowy, odlew, relief, Muzeum Narodowe w Szczecinie. Fot. Grzegorz Solecki

Dlatego dawne przedstawienia są obecnie cennym źródłem historycznym świadczącym o wyglądzie i kolejnych etapach przebudowy i rozbudowy stacji i jej otoczenia. Informują także o funkcjonowaniu miasta w rejonie dworca, o ruchu ulicznym, zmieniających się środkach komunikacji drogowej i transportu. Relacjonują również nowe przejawy kultury życia codziennego i świątecznego związane z powstaniem kolei.