

**Sebastian Szwałik**  
Stargard

Stargardia  
Tom I, 2001

## **Budowa linii kolejowej Stargard - Koszalin i jej infrastruktury w latach 1856-1859**

Wyznaczanie szlaków kolejowych w państwie pruskim w XIX wieku, sprowadzało się do łączenia miast o istotnym znaczeniu, które przeważnie dominowały nad innymi ośrodkami pod względem gospodarczym i militarnym. Następnie wytyczone trasy odgałęziano liniami drugorzędnymi lub bocznymi, tworząc w ten sposób sieć kolejową. W okresie rozwoju kolejnictwa, rola państwa pruskiego przeważnie ograniczała się do udzielania koncesji prywatnym towarzystwom na budowę linii i gwarancji finansowej. Z czasem, gdy kolejnictwo zaczęło przynosić coraz większe zyski, czego dowodem były wysokie dywidendy wypłacane akcjonariuszom przez towarzystwa, państwo zaczęło angażować się bezpośrednio poprzez finansowanie kolei ze środków budżetowych oraz udział w kapitale akcyjnym. W latach czterdziestych XIX wieku w prowincji pomorskiej zawiązały się dwa towarzystwa: Towarzystwo Kolei Berlin - Szczecin (*Berlin - Stettiner Eisenbahn Gesellschaft*) i Towarzystwo Kolei Stargard - Poznań (*Stargard - Posener Eisenbahn Gesellschaft*). Oba przedsiębiorstwa otrzymały koncesję na budowę kolei, których linie przebiegały przez miasto Stargard<sup>1</sup>.

Można przyjąć, że przyłączenie Stargardu do sieci kolejowej nastąpiło z dniem otwarcia linii ze Szczecina do Stargardu w 1846 r., którą wybudowało Towarzystwo Kolei Berlin - Szczecin. Dwa lata później linię tę przedłużono w kierunku Wielkopolski. Koncesję na jej budowę, pomimo usilnych zabiegów akcjonariuszy Towarzystwa Kolei Berlin - Szczecin, otrzymało Towarzystwo Kolei Stargard - Poznań. Do jego powołania przyczyniła się burżuazja szczecińska i berlińska, która upatrywała w połączeniu z Wielkopolską zyski z importu produktów żywnościowych i eksportu towarów fabrycznych. Kupcy szczecińscy, którzy deklarowali wykupienie większego pakietu akcji, liczyli przede wszystkim na rozszerzenie zaplecza portu. A ludność z Wielkopolski, poza rozwojem gospodarczym, nastawiona była na nowe miejsca pracy przy budowie infrastruktury i obsłudze kolei. Niewątpliwie zyskać miał na tym również Stargard, który miał być postrzegany na mapie kolejowej nie tylko jako „stacja przelotowa”. Prawdziwie kolejowego znaczenia, miasto miało dopiero nabrać pod koniec lat pięćdziesiątych XIX wieku, kiedy w Stargardzie powstał węzeł kolejowy<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> S. Szwałik, *Dzieje węzła kolejowego w Stargardzie*, praca magisterska, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń 2000, s. 9,17,31.

<sup>2</sup> Tamże, s. 18.

Po otwarciu w 1852 r. linii kolejowej z Bydgoszczy do Gdańska, rząd pruski podjął starania dalszej rozbudowy Królewskiej Kolei Wschodniej<sup>3</sup>. Budowa nowych szlaków ożywiła w społeczeństwie liczne spekulacje nad ich kierunkiem. Powoływane w tym celu komitety zgłaszały własne projekty i pomysły. Jednak w pierwszej kolejności władze centralne przewidywały połączenie rejencji szczecińskiej z koszalińską. Koncesję na nową linię miało otrzymać przedsiębiorstwo istniejące a zarazem sprawdzone w budowie kolei. Według zamysłu rządu pruskiego, realizację tego przedsięwzięcia zamierzano powierzyć Towarzystwu Kolei Berlin - Szczecin<sup>4</sup>. Po nagłośnieniu sprawy, władze centralne przedstawiły dwie propozycje połączeń: północną ze Szczecina do Koszalina przez Gryfice i Kołobrzeg oraz południową, ze Stargardu do Koszalina z odgałęzieniem w Białogardzie do Kołobrzegu. Ostatecznie przy zaangażowaniu nadprezydenta prowincji Senffta von Pilsach, wybrano projekt drugi, który łączył zdecydowanie większą ilość miejscowości. Projekt ten wspierały także landraty, właściwe ze względu na trasę przejazdową. Akceptacji takiej, nie uzyskała natomiast pierwsza wersja, choć osobiście wspierał ją minister wojny. W równoleżnikowym położeniu upatrywał on przede wszystkim korzyści militarne. Linia miała łączyć w nadmorskim pasie twierdze w Szczecinie i Kołobrzegu<sup>5</sup>.

Zanim jednak doszło do opracowania projektu budowy linii, rząd musiał jeszcze sprostać problemom natury społecznej i ekonomicznej. Budowa niemal każdej linii kolejowej poprzedzona była konfrontacją społeczną pomiędzy burżuazją, a junkierstwem. Podobnie było w przypadku linii Stargard - Koszalin. Burżuazja nie była zadowolona z zaproponowanych planów rządowych i podchodziła do inwestycji z dużą rezerwą. Z drugiej strony silna pozycja polityczna i społeczna junkierstwa hamowała jej swobodę integracyjną z gospodarką państwa. Zatem opór społeczny najczęściej inicjowany był przez junkierstwo, które upatrywało w kolejnictwie zagrożenie dla własnej prywaty. Natomiast w wystąpieniach publicznych i petycjach argumentowano to jedynie regresem agrarnym dla regionu<sup>6</sup>. Problem ten nie miał jednak takiego znaczenia wobec trudności związanych z zebraniem środków finansowych na budowę nowej linii<sup>7</sup>.

Rząd nalegał, by budowę głównej trasy powierzyć Towarzystwu Kolei Berlin - Szczecin. Z kolei jego akcjonariusze podchodzili do rządowego pomysłu z

<sup>3</sup> A. Berger (hrsgn.), *Album Stargard - Cöslin - Colberg Eisenbahn*, Stettin 1862, s. 1.

<sup>4</sup> S. Schwann, *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX wieku*, „Przegląd Zachodni”, z. 4, Poznań 1957, s. 344.

<sup>5</sup> Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: AP Szczecin), Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej nr 2032 (dalej: NPPP), *Eisenbahn Stargard - Colberg - Cöslin 1845 - 1855*, vol. I.

<sup>6</sup> S. Szwałlik, *Dzieje ...*, s. 15, 29.

<sup>7</sup> A. Mielcarek, *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815-1914*, Szczecin 2000, s. 79.

opieszalnością dowodząc, że linia Stargard - Koszalin może okazać się nierentowna. W zamian proponowali budowę linii w kierunku zachodnim ze Szczecina do Greifswaldu i Stralsundu, która miała być bardziej dochodowa. Wobec takiego obrotu sprawy rząd uzależnił propozycje Towarzystwa i ewentualne późniejsze koncesje dla niego od budowy drogi do Koszalina i Kołobrzegu<sup>8</sup>.

W międzyczasie Ministerstwo Handlu i Przemysłu podało w dniu 30 sierpnia 1853 r., dokładny opis trasy (tabela 1 i 2)<sup>9</sup>. Łączna długość linii ze Stargardu do Koszalina z odgałęzieniem w Białogardzie do Kołobrzegu miała wynieść 171,74 km. Na trasie zaprojektowano 180 mostów, z tego 163 dotyczyło przejazdów i mostów o rozpiętości do 30 stóp i 17 powyżej tej długości<sup>10</sup>. Wśród większych przejazdów znalazł się most żelazny w Stargardzie nad Iną o rozpiętości 45 stóp (il. 1) i most potokowy pod Stargardem o długości 34 stóp. Linia kolejowa, zaliczana do dróg o głównym znaczeniu, posiadała standardowy rozstaw toru - 4 stopy i 8,5 cala, czyli powszechnie stosowany do dzisiaj rozstaw 1.435 mm. Znaczenie szlaku łączącego dwie sąsiadujące rejencje, przekładało się również na zakup materiałów o wysokiej jakości. Między innymi zdecydowano się na import angielskich szyn o długości 21 stóp. W projekcie uwzględniono również inne parametry techniczne typu: różnice poziomów linii, podkład szynowy, sygnalizację, wielkość taboru<sup>11</sup>.

Tabela 1.

## Trasa Stargard - Koszalin

1. Stargard	(Stargard)	
2. Trąbki	(Trampke)	2,26
3. Chociwel	(Freienwalde)	1,44
4. Węgorzyno <sup>12</sup>	(Wangerin)	2,27
5. Łobez	(Labes)	1,59
6. Świdwin	(Schivelbein)	2,87
7. Białogard	(Belgard)	4,31
8. Nosówko	(Rassow)	1,39
9. Koszalin	(Cöslin)	1,88
		18,01 mili

<sup>8</sup> Tamże, s. 81.

<sup>9</sup> A. Berger, *Album...*, s. 2.

<sup>10</sup> 1 stopa pruska (reńska) - 12 cali - 0,313,853 m. Należy przyjąć, że opisane przejazdy kolejowe i mosty do 30 stóp w większości nie przekraczały rozpiętości powyżej 2 m.

<sup>11</sup> A. Berger, *Album...*, s. 4.

<sup>12</sup> W źródłach niemieckich z połowy XIX w., Węgorzyno często wymieniano jako miejscowość przez którą prowadziła trasa Stargard - Koszalin, jednak właściwą stacją przelotową było pobliskie Runowo Pomorskie (Ruhnow), gdzie wybudowano dworzec kolejowy.

Tabela 2.

## Trasa Białogard - Kołobrzeg

1. Białogard	(Belgard)	
2. Karlino	(Cörlin)	1,07
3. Dygowo	(Degow)	2,17
4. Kołobrzeg	(Colberg)	1,55
		4,79 mili

Źródło: A. Berger (hrsgn.), *Album der Stargard - Cöslin - Colberger Eisenbahn*, Stettin 1862, s. 2.

W dniu 23 lipca 1854 r., nadzór nad budową linii kolejowej Stargard - Koszalin, rząd powierzył Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej<sup>14</sup>. Jej priorytetowym zadaniem miało być zawarcie umowy z Towarzystwem i nadzór nad jej realizacją. Zanim jednak doszło do jej podpisania, akcjonariusze Towarzystwa nieustannie dowodzili, że linia będzie ponosiła straty. Według ich obliczeń roczne saldo ujemne miało sięgać 75 tys. marek<sup>15</sup>. Zabiegi te miały przede wszystkim przekonać rząd, by uwzględnił to w przyszłej umowie i udzielił odpowiedniej gwarancji. W trakcie negocjacji akcjonariusze dodatkowo nalegali, by rząd nie wydawał koncesji na bezpośrednie połączenie Berlina ze Stralsundem, co gwarantowałoby im wyższe dochody po oddaniu w dalszej kolejności linii z Greifswaldu i Stralsundu do Szczecina<sup>16</sup>. Rząd przyjął wszystkie warunki i w lutym 1856 r. podpisano wstępne porozumienie. Określono w nim szczegółowe zasady zbierania kapitału, warunki udzielania gwarancji, przekazanie gruntu pod drogę oraz podział zysków. Dywidenda państwowe określono w wysokości 3,5%, choć poręczeniem obciążono równocześnie Towarzystwo, rzędu 0,5%. Ewentualne straty z tego tytułu, Towarzystwo mogło rekompensować z zysków z linii głównej Berlin - Szczecin. Poza tym umowa ustalała rozkład jazdy pociągów i wysokość taryf<sup>17</sup>.

Po sfinalizowaniu wszystkich punktów umowy, udzielenie koncesji nastąpiło w połowie maja 1856 r<sup>18</sup>. Gwarancja jaka została udzielona ze strony państwa, była w tym czasie o tyle znamienna, gdyż minister handlu August von der Heydt publicznie oponował przed udzielaniem nowych poręczeń dla prywatnych towarzystw kolejowych<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> 1 mila pruska - 2000 prętów - 7532,48 m.

<sup>14</sup> A. Berger, *Album ...*, s. 1.

<sup>15</sup> Ostsee Zeitung 1855, nr 553.

<sup>16</sup> AP Szczecin, NPPP, nr 2054, Eisenbahn Stralsund - Berlin 1844-1853, vol. I, k. 235.

<sup>17</sup> A. Berger, *Album ...*, s. 1.

Udzielone państwowe gwarancje dla Towarzystwa Kolei Berlin - Szczecin na budowę linii Stargard - Koszalin nie zapewniały jednak zebrania odpowiedniego kapitału. Budowa nowej linii uzależniana była bardziej od wyniku sprzedaży obligacji priorytetowych. Przed końcem 1856 r. wydano ich dwie emisje. W pierwszej obligacje sprzedano za 7,5 mln talarów, a w drugiej za 4 mln. Zebrany wówczas kapitał był na tyle wystarczający, ażeby wiosną 1857 r. Towarzystwo rozpoczęło prace ziemne. Z czasem, w trakcie budowy okazało się, że zebrane fundusze są niewystarczające i niedobór środków finansowych zaczęto pokrywać z zysków Towarzystwa z innych połączeń. Nie poprawiło także i to niekorzystnej sytuacji i w konsekwencji musiano uciec się do trzeciej emisji. Zrównoważenie bilansu widziano w sprzedaży dużej ilości obligacji na korzystnych warunkach. W związku z tym Towarzystwo wystąpiło z wnioskiem o obniżenie wartości obligacji. Z taką decyzją nie zgadzał się natomiast minister handlu i odwlekał podjęcie decyzji na ich sprzedaż. Ostatecznie po interwencji nadprezydenta prowincji obligacje sprzedawano po cenie niższej od nominowanej, to jest w cenie 85% ich wartości. Według nadprezydenta, przerwanie prac budowlanych mogło grozić wystąpieniami robotników, co miało już miejsce przy budowie poprzednich połączeń w prowincji pomorskiej. Po zebraniu odpowiedniego kapitału przystąpiono do dalszej realizacji projektu, by gotową już linię oddać w dniu 1 czerwca 1859 r<sup>20</sup>.

Udzielona koncesja na budowę i eksploatację linii, nakładała na towarzystwa kolejowe szereg zobowiązań. Towarzystwa zgodnie z ustawowymi przepisami musiały posiadać między innymi: własny tabor oraz zakłady naprawcze. Takie zobowiązania dotyczyły również Towarzystwa Kolei Berlin - Szczecin, do którego należała linia Stargard - Koszalin<sup>21</sup>. Akcjonariusze tego Towarzystwa opowiadali się za budową zakładów naprawczych, które byłyby wydolne obsługiwać także inne linie w regionie. Pomysł ten popierały władze centralne, dla których celem było dostosowanie poszczególnych zakładów naprawczych dla ogólnych potrzeb kolejnictwa pruskiego. Akcjonariusze optowali za lokalizacją warsztatów w Stargardzie, argumentując to jego centralnym położeniem w regionie oraz rozgałęzieniem węzła kolejowego w trzech kierunkach: zachodnim do Berlina przez Szczecin, wschodnim do Koszalina i Kołobrzegu oraz południowym do Poznania<sup>22</sup>.

Budowę Warsztatów Kolejowych w Stargardzie (*Reichsbahn - Ausbesserungswerk Stargard*) podjęto równoległe z budową trasy. Zakłady uruchomiono 30 czerwca 1859 r., czyli w dniu poprzedzającym otwarcie linii. Dostosowano je do układu linii kolejowych przy dworcu. W pierwszych latach działalności, warsztaty zatrudniały

<sup>18</sup> Ustawa z 15 maja 1856 r., *Gesetzsammlung* 1856, nr 24, s. 346-352.

<sup>19</sup> A. Mielcarek, *Transport ...*, s. 78-79.

<sup>20</sup> A. Berger, *Album ...*, s. 1; Mielcarek, *Transport ...*, s. 80.

<sup>21</sup> J. Zajęczkowski, *Monografia za lata 1945-1982, ZNTK „Stargard” w Stargardzie Szczecińskim*, Stargard Szczeciński 1982, maszynopis w posiadaniu AP w Stargardzie Szczecińskim [za: *Gesetzsammlung* 1850].

<sup>22</sup> S. Szwałik, *Dzieje...*, s. 44-45.

11 urzędników i 100 robotników. Natomiast ich kubatura wynosiła 7.690 m<sup>3</sup> (il. 2). Z czasem przedsiębiorstwo powiększało się, by w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku być drugim, co do wielkości zakładem przemysłowym w prowincji pomorskiej, po szczecińskiej stoczni Vulkan<sup>23</sup>.

W okresie kiedy linie kolejowe budowały prywatne przedsiębiorstwa, dochodziło do tego, że na jednej stacji kolejowej każde z nich posiadało własną infrastrukturę. Podobnie było w Stargardzie, gdzie wyodrębniono teren dla taboru obsługującego linię Berlin - Szczecin - Stargard, Stargard - Poznań oraz Stargard - Koszalin<sup>24</sup>. W związku z tym, iż każda linia posiadała własny tabor, na rzecz Kolei Stargard - Koszalin zakupiono między innymi:

- 28 lokomotyw (z tego, 3 pociągi pospieszne, 18 pociągów osobowych, 7 pociągów towarowych),

- 44 wagony osobowe (z tego, 10 wagonów osobowych z I i II klasą, 14 wagonów osobowych z II i III klasą, 16 wagonów osobowych z III klasą, 4 wagony osobowe z III i IV klasą),

- 12 wagonów bagażowych, w tym 5 pocztowych,

- 150 wagonów towarowych krytych,

- 6 wagonów dwuosioowych do przewozu koni,

- 12 wagonów trójosiowych do przewozu gęsi i owiec,

- 138 wagonów towarowych otwartych (z tego 48 z burtami i 18 wagonów przeznaczonych do transportu drewna. Spośród tych wagonów, 70 było zaopatrzonych w hamulce),

- 3 drezyny,

- 20 wagonów naprawczych<sup>25</sup>.

Zakup tak dużej ilości środków ruchomych świadczył o znaczeniu trasy i jej przyszłej roli w ramach Kolei Wschodniej. Infrastruktura zakładów naprawczych dla linii Stargard - Koszalin wraz z taborem i niektórymi inwestycjami w terenie, wyniosła łącznie 9.257.985 talarów<sup>26</sup>.

Dzięki tym inwestycjom, w Stargardzie rozbudowano dworzec kolejowy i uruchomiono największe w regionie warsztaty naprawcze. Węzeł kolejowy, który powstał po odgałęzieniu linii w kierunku Koszalina w 1859 r. miał wpływ również na wzrastającą liczbę miejsc na rynku pracy oraz na łatwiejszy wywóz towarów. Koleją przewożono maszyny rolnicze oraz nawozy sztuczne, które na szerszą skalę pojawiły się w połowie XIX wieku. Tym samym kolej przyczyniała się agrarnego

<sup>23</sup> W. Bäumer, S. Bufe, *Eisenbahn in Pommern, Ostdeutsche Eisenbahngeschichte, Das Ausbesserungswerk Stargard*, B. 3, Eggllham 1983, s. 102.

<sup>24</sup> W niektórych źródłach niemieckich z połowy XIX wieku opisywano węzeł kolejowy w Stargard jako stację z kilkoma dworcami. A. Berger w *Album Stargard - Cöslin - Colberg Eisenbahn* wyodrębnił dworce dla każdej z linii: Berlin - Szczecin, Stargard - Poznań i Stargard - Koszalin. W rzeczywistości każdą linię obsługiwał inny tabor, któremu wydzielono odrębny teren. Nie dotyczyło to jednak dworca kolejowego z peronami, z którego korzystali podróżni wszystkich tras.

<sup>25</sup> A. Berger, *Album ...*, s. 7.

<sup>26</sup> Tamże.

postępu okolicznych miejscowości, nastawionych na produkcję rolną<sup>27</sup>.

Linia kolejowa Stargard - Koszalin odegrała istotne znaczenie nie tylko dla stacji końcowych, ale także dla ośrodków położonych na szlaku. Białogard i Kołobrzeg, jako stacje przelotowe, z pewnością nie skorzystały w takim stopniu jak Stargard, ale połączenie z siecią kolejową zapoczątkowało w późniejszym okresie.

O korzyściach jakie niosła za sobą kolej, najlepiej świadczyły starania władarzy miejskich z Kołobrzegu, którzy usilnie starali się o połączeniu ich miasta z Poznaniem i dalej ze Śląskiem. Ich zabiegi miały włączyć port kołobrzeski do pośredniczenia w handlu lądowym z zamorskim. Była to reakcja na dominację portu szczecińskiego w regionie, do którego ładunki dowożono koleją, a następnie ładowano je w porcie na statki<sup>28</sup>. Układ ten częściowo zmieniła wybudowana dopiero w 1879 r. linia Poznań - Szczecinek - Białogard - Kołobrzeg, która łączyła port w Kołobrzegu z naturalnym zapleczem Wielkopolski i Śląska. Wymierne korzyści z tego połączenia uzyskiwały również stacje w Białogardzie i w Szczecinku, które zaistniały na mapie kolejowej w roli węzłów<sup>29</sup>. Perspektywa rozwoju gospodarczego otworzyła się także przed Koszalinem, zwłaszcza po przedłużeniu linii w kierunku Gdańska. Trasę uruchamiano etapami, by całość ostatecznie oddać w 1870 r. Była to w tamtym okresie jedna z nielicznych linii, która skorzystała jeszcze z państwowej gwarancji<sup>30</sup>. Nadmorski szlak uważano wtedy za wyjątkowo strategiczny i za poręczeniem państwowym przemawiały aspekty militarne.

Wybudowana w połowie XIX wieku linia kolejowa Stargard - Koszalin wraz z jej infrastrukturą przetrwała do czasów dzisiejszych. Tym samym, w Stargardzie powstał jeden z ważniejszych węzłów kolejowych w regionie. Z pewnością wpływ na to miała konsekwentna polityka kolejowa, jaką prowadziły poszczególne rządy pruskie. Dzięki nim, w niewielkim mieście na Pomorzu powstał węzeł kolejowy, z którego do końca XIX wieku rozchodziło się sześć linii. W perspektywie czasu, węzeł w Stargardzie stał się jednocześnie czynnikiem miastotwórczym i zarazem bodźcem do gospodarczego rozwoju.

<sup>27</sup> S. Szwałik, *Dzieje...*, s. 52.

<sup>28</sup> AP Szczecin, NPPP nr 2081, *Eisenbahn Belgard - Birschau 1865-1874*, vol. III.

<sup>29</sup> T. Lijewski, S. Kozierski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 58.

<sup>30</sup> S. Schwann, *Rola...*, 351.

## Zusammenfassung

### Der Bau der Eisenbahnstrecke Stargard - Köslin und ihrer Infrastruktur in den Jahren 1856 - 1859

Die Bestimmung der Hauptstrecken in dem preußischen Staat in dem 19. Jh. war auf die Verbindung der bedeutenden Städte ausgerichtet, die wirtschaftlich und militärisch den anderen Ortschaften überlegen waren. Danach wurden davon die zweitrangigen Strecken und Nebenstrecken abgezweigt, wodurch das Eisenbahnnetz entstanden ist. Am Anfang war die Rolle des preußischen Staates auf die Erteilung der Konzessionen für den Bau der Strecken und der finanziellen Garantie an die privaten Gesellschaften eingeschränkt. Mit der Zeit, als die Bahnen immer höhere Gewinne brachten, was an den hohen Dividenden zu sehen war, die von den Bahngesellschaften an die Aktionäre ausgezahlt wurden, hat der Staat angefangen, sich direkt durch die Finanzierung der Bahn aus dem Haushalt und durch die Beteiligung an dem Aktienkapital einzusetzen. In den vierziger Jahren des 20. Jh. sind in der pommerschen Provinz zwei Bahngesellschaften entstanden: Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft und Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft. Beide Unternehmen haben die Konzession für den Bau der Eisenbahnstrecken erhalten, die durch die Stadt Stargard verliefen. Das bedeutendste Ereignis in der Geschichte der Eisenbahn in Stargard was zweifellos die Entstehung des Bahnknotens im Jahre 1859 nach der Inbetriebnahme der Strecke Stargard - Köslin.

Nach der Eröffnung der Bahnstrecke von Bromberg nach Danzig im Jahre 1852 hat die preußische Regierung die Bemühungen unternommen, eine Bahnstrecke in Pommern im Rahmen der Königlichen Ostbahn zu bauen. Der Bau der neuen Strecken verursachte in der Gesellschaft zahlreiche Spekulationen bezüglich deren Richtungen. Die mit diesem Ziel bestellten Komitees haben eigene Projekte und Ideen gemeldet. Die Regierung hat vor allem die Verbindung der Bezirke Stettin und Köslin vorgesehen. Es wurden zwei Vorschläge bezüglich der Verbindungen unterbreitet: im Norden von Stettin nach Köslin über Greifenberg und Kolberg als auch im Süden von Stargard nach Köslin mit einem Abzweig in Belgard in Richtung Kolberg. Letztendlich wurde nach der Konsultation der Regierung mit den Vertretern der lokalen Bevölkerung das zweite Projekt gewählt, obwohl das erste Projekt von dem Kriegsminister persönlich unterstützt wurde, der daran die militärischen Vorteile sah.

Die Vorbereitungen auf den Bau der Strecke Stargard - Köslin begannen im Jahre 1853, als das Ministerium für Handel und Industrie die genaue Beschreibung der Strecke vorgelegt hat. Die Regierung bestand darauf, dass die Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft deren Bau aufnimmt. Ihre Aktionäre betrachteten diese Idee mit Abneigung und behaupteten, dass sie Verluste bringen wird. Nach langwierigen Verhandlungen gaben sie ihre Zustimmung und Mitte Mai 1856 wurde ihnen die Konzession erteilt. Nachdem das entsprechende Kapital gesammelt worden ist, hatten

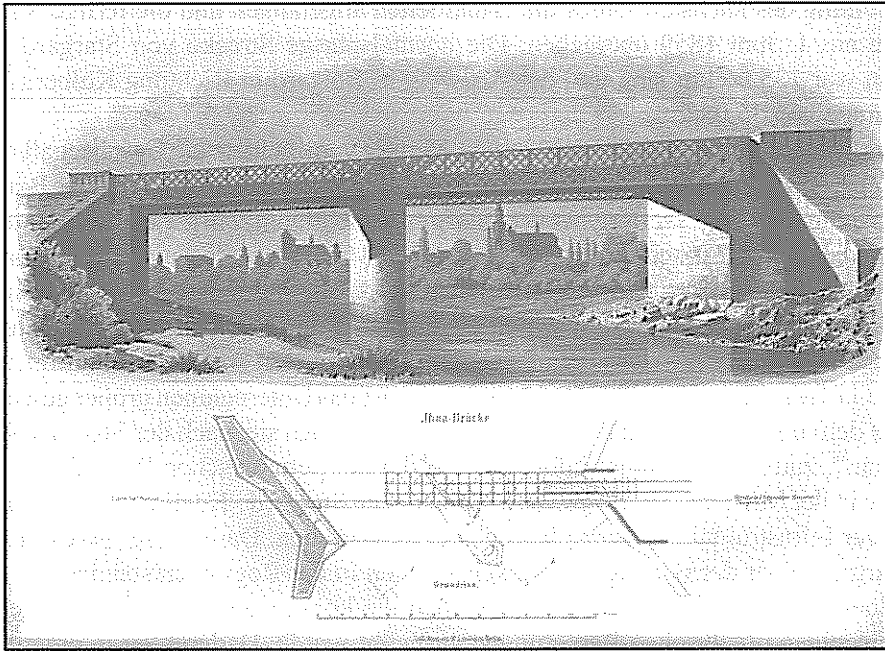


im Frühling des nächsten Jahres die Bauarbeiten angefangen und die fertige Strecke wurde am 1. Juni 1859 übergeben. Die normalspurige Strecke von Stargard nach Köslin war 135,66 km lang und der Abzweig in Belgard in Richtung Kolberg hatte die Länge von 35,08 km.

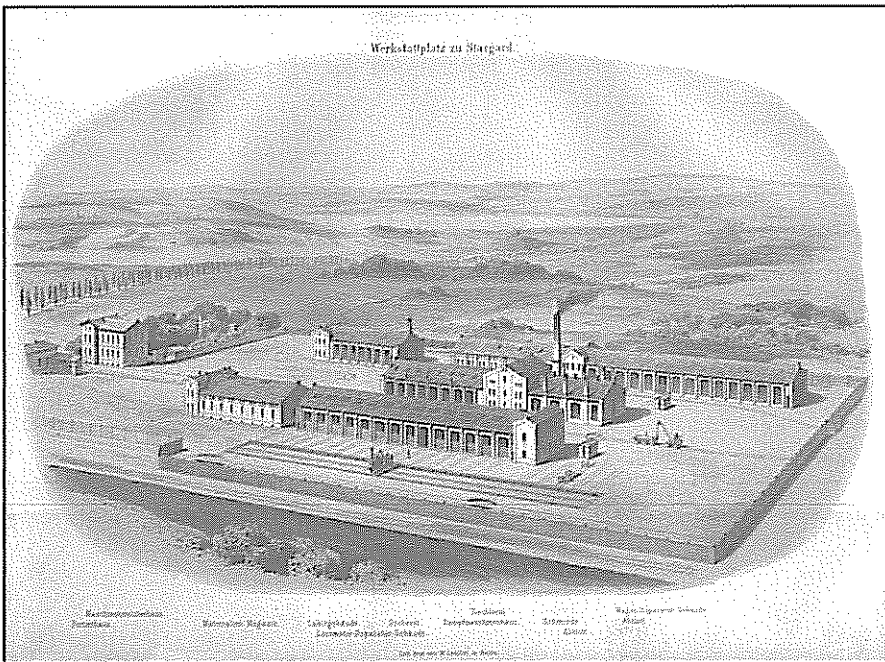
Der, mit der Regierung abgeschlossene, Vertrag verpflichtete die Gesellschaft dazu, die Reparaturwerkstätte zu besitzen und Eisenbahnfahrzeuge zu kaufen. Der Bau der Reichsbahn - Ausbesserungswerke Stargard hat gleichzeitig mit dem Bau der Bahnstrecken angefangen, und wurde am 30. Mai 1859, also einen Tag vor der Übergabe der Strecke, feierlich eröffnet. Die Ausbesserungswerke lagen an der westlichen Seite der Stadt und waren an die Lage der Bahnstrecken am Bahnhof angepasst. Ihre Gesamtfläche belief sich auf 7.690 m<sup>2</sup>. Am Anfang beschäftigten die Werke 11 Beamte und 100 Arbeiter. Mit der Zeit ist das Unternehmen größer geworden und in dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wurden sie, nach der Stettiner Werft „Vulkan“, zum zweitgrößten Industriebetrieb in der pommerschen Provinz.

Die in der Mitte des 19. Jh. gebaute Bahnstrecke Stargard - Köslin blieb zusammen mit ihrer Infrastruktur bis zu den heutigen Zeiten erhalten. Dank dieser Investition ist in Stargard einer der wichtigsten Verkehrsknoten in der Region entstanden.

Einen Einfluss darauf hatte mit Sicherheit die konsequente Bahnpolitik, die von den einzelnen preußischen Regierungen ausgeübt wurde. Dadurch ist in einer nicht sehr großen pommerschen Stadt ein Bahnknoten entstanden, von dem bis Ende des 19. Jh. sechs Bahnstrecken abgingen. Der Bahnknotenpunkt war für Stargard gleichzeitig ein urbanistischer Faktor und ein Anstoß für den weiteren Ausbau der Stadt.



Il. 1. Most żelazny na Inie pod Stargardem, litografia z 1862 r. (wg A. Bergera)



Il. 2. Warsztaty Kolejowe w Stargardzie, litografia z 1862 r. (wg A. Bergera)