



Graniczny dworzec dwóch cesarzy

W 1815 roku, po Kongresie Wiedeńskim, granice państw Europy środkowej uległy znaczącym przemianom. Sam Kongres część historyków nazywa „Czwartym Rozbiorem Polski”. Definitywnie przestało istnieć stworzone przez Napoleona Księstwo Warszawskie, a zamiast niego pojawiło się połączone unią personalną i zależne od carskiej Rosji, Królestwo Polskie. Niewielka część ziem dawnego księstwa znalazła się w granicach Prus, reszta musiała uznać zwierzchnictwo caratu. Granica biegła kilka kilometrów na zachód od Kalisza, który był ostatnim dużym miastem należącym do Imperium Rosyjskiego. Właśnie tak wytyczony przebieg linii dzielącej Prusy i Rosję przyczynił się do powstania niezwyklej, opisanej tu budowli.

Wielu polskich patriotów oczekiwało, że rozwiązania ustanowione mocą Kongresu Wiedeńskiego okażą się porządkiem nie-trwałym, a wpływy Rosjan na tak daleko wysuniętych na zachód ziemiach polskich nie wytrzymają próby czasu. Niestety, historia pokazała jak naiwne to były złudzenia, bowiem ziemie kaliskie jeszcze przez 100 lat pozostawały pod berłem caratu.

Granica wytyczona postanowieniami Kongresu Wiedeńskiego biegła przez, znajdujące się o 10 km na zachód od Kalisza, Skalmierzyce. Właśnie do tej niewielkiej wsi Prusacy doprowadzili linię kolejową w 1896 roku. Wraz z otwarciem linii wzniesiono pierwszy dworzec kolejowy. Choć miał charakter obiektu o znaczeniu lokalnym, jego otwarcie odbyło się z wielką pompą, a udział w tej ceremonii wzięły nie tylko miejscowe władze. Przyjechali przedstawiciele z Poznania, pojawił się także gość z sąsiedniego państwa, czyli prezydent miasta Kalisza. Ten niewielki budynek dworcowy zachował się i stoi do dzisiaj, lecz pełni funkcję domu mieszkalnego.

Nie trzeba było długo czekać na zbudowanie podobnego połączenia ze strony wschodniej. Szerokie tory kolei rosyjskiej doprowadzono w 1906 roku. Był to ostatni odcinek Kolei Warszawsko-Kaliskiej, wybudowany przez Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Tym samym Warszawa nareszcie otrzymała bezpośrednie połączenie z gęstą siecią pruskich linii kolejowych. Do Berlina podróżni nie musieli już jechać przez Katowice i Wrocław.

Osada graniczna, niewielka wieś Skalmierzyce, otrzymała ogromną szansę na rozkwit. Wykorzystano sprzyjającą koniunkturę i szybko uległa przekształceniu w prężnie rozwijające się miasto. Pasażerowie wyruszający z Warszawy dojeżdżali szerokim torem do Skalmierzyc, gdzie przesiadali się do wagonów kolei pruskich. W międzyczasie przechodzili odprawę w lokalnym urzędzie

celnym. Zdarzało się, że czekając na odpowiednie połączenie w głąb Niemiec musieli nocować na miejscu. Tym samym stacja graniczna stała się ośrodkiem logistycznym z dużym przepływem podróżnych. Do tego przyjęła na siebie obowiązki odprawy towarowej, a transport kolejowy na początku XX wieku miał priorytetowe znaczenie.

Po połączeniu linii pruskiej i rosyjskiej Niemcy postanowili postawić nowy, bardziej reprezentacyjny budynek. Wyrósł ogromny, monumentalny gmach dworca w konwencji brandenburskiego gotyku. Potężna konstrukcja z czerwonej cegły jest najokazalszą budowlą w okolicy i nawet obecnie wzbudza niekłamany podziw, choć niewielu Polaków wie o jego istnieniu. To obiekt wyjątkowy na skalę europejską. Biorąc pod uwagę relacje kubatura - liczba odprawionych pasażerów, skalmierski dworzec dzierży chyba pałeczkę pierwszeństwa.

Wielki dworzec miał świadczyć o potęgę państwa pruskiego. Chciano, by zaskakiwał i robił imponujące wrażenie na pasażerach przybywających z terenów Rosji. Miał im pokazać potęgę zachodniej cywilizacji i wyższość kultury technicznej Niemców. Widoczna z daleka strzelista wieża powiększała odczucie niezwykłości budowli. Jednym z projektantów obiektu był Friedrich Blunck, architekt, który w rządzie pruskim pełnił rolę doradcy do spraw budownictwa. To on chciał, by obiekt w Skalmierzycach stanowił wizytówkę Prus.

Pasażerowie przybywający od strony Kalisza, czyli z Królestwa Polskiego, wychodzili z pociągu podstawionego na peronach zajmujących wschodni sektor stacji. Tam były doprowadzone tory o szerokim rozstawie, obowiązujące w całym Imperium Rosyjskim. Następnie udawali się do punktu odpraw celnych, który zajmował północną część budynku. Była to ogromna hala o powierzchni 896 m². Po zakończeniu procedur granicznych podróżni przechodzili na zachodnią część stacji, gdzie biegły tory o standardowym rozstawie. Tam czekały składy jadące w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego i dalej, w głąb Niemiec.

Tak się działo w przypadku, gdy rozkładowy pociąg już oczekiwał na przyjezdnych. Często jednak termin odjazdu był odległy o kilka, a nawet kilkanaście godzin. Wówczas pasażerowie mieli do dyspozycji całą infrastrukturę. Pięknie zdobione i komfortowo wyposażone wnętrza sprawiały wrażenie luksusu dostępnego tylko w Berlinie czy Wiedniu. Bogatsi mogli pożywić się w serwującej wykwintne dania restauracji. Jej ściany ożywiały płaskorzeźby z włoskiego marmuru, a światło dawały imponujące, kryształowe żyrandole. Mniej zamożni podróżni musieli zadowolić się pobytem w jednej z dwóch poczekalni. Bardziej wytworna przyjmowała pasażerów pierwszej i drugiej klasy, nieco skromniejszą odwiedzali podróżni z klasy trzeciej i czwartej. Podobny podział dotyczył miejsc noclegowych i tutaj także wyodrębniono dwie klasy. Oferowano zwykłe pokoje gościnne i luksusowe apartamenty. Bogaty wystrój oraz komfortowe warunki apartamentów mogły zadowolić najbardziej wybredne gusta. Nic dziwnego, że nocowały tam nawet koronowane głowy. W 1913 roku, tuż przed wybuchem I Wojny Światowej, właśnie w przygranicznych Skalmierzycach doszło do spotkania dwóch cesarzy. Na miejsce przyjechał Car Mikołaj, władca Imperium Rosyjskiego i Wilhelm





II, „z łaski bożej cesarz niemiecki, król Prus, Margrabia Brandenburgii, etc”. Nie było to pierwsze spotkanie cesarzy. Widywali się na różnych ceremoniach, ślubach, koronacjach, a ich wspólna wizyta sześć lat wcześniej w Świnoujściu przeszła do historii.

To były ostatnie dni chwały monumentalnego dworca. Po I Wojnie Światowej granica w tym miejscu przestała istnieć. Cała Wielkopolska weszła w skład Rzeczypospolitej. Stacja straciła swoją rangę i rozpoczął się jej powolny upadek. W okresie międzywojennym ogromną kubaturę dworca wykorzystywano na różne cele. Znalazły się tu warsztaty mechaniczne, biura, magazyny, a nawet mieszkania dla pracowników kolei. Na szczęście II Wojna Światowa łagodnie obeszła się z pięknym gmachem. W kolejnych latach wokół dworca zaczęły się pojawiać różne małe budynki o dość przypadkowym wyglądzie, które zupełnie zepsuły dawny klimat stacji. Poustawiane były jak i były gdzie do dziś szpecą okolicę. W latach powojennych Skalmierzycki węzeł kolejowy miał jeszcze krótko dni chwały. To właśnie tutaj budowano najbardziej niezwykle pojazdy w Polsce. Produkowane w warszawskiej FSO samochody Warszawa M20 trafiały do miejscowych warsztatów kolejowych, gdzie przerabiano je na pojazdy szynowe. Dzięki swojemu rozstawowi kół Warszawa doskonale nadawała się na spalinową drezynę, czyli pojazd poruszający się po torach. Drezyny oddawały duże usługi w PKP, wykorzystywano je do różnych inspekcji.

Wbrew pozorom operacja wcale nie była prosta i nie polegała na zwyczajnym zamocowaniu kół z wagonu kolejowego. Koła należało budować od nowa. Nie musiały pracować pod dużym obciążeniem, więc wykonywano je z drewna, bo ono lepiej wygłusza stukot. Używano do tego dębiny. Drewnianą część opasana była stalową obręczą. Cztery gotowe koła ważyły 300 kg.

Najtrudniejszą operacją stanowiło zamontowanie tzw. obrotnicy. To był mechanizm, który pozwalał na zmianę kierunku ruchu pojazdu. Trudno bowiem oczekiwać, by drezyna z inspekcji wracała na biegu wstecznym. Dzięki obrotnicy można było auto unieść do góry i obrócić o 180 stopni. Cały ten mechanizm musiał być przymocowany do podwozia dokładnie w środku ciężkości, w przeciwnym razie obracanie byłoby utrudnione i niebezpieczne.

Po tych poprawkach FSO Warszawa wreszcie była ekonomicznym autem, zużywającym znacznie mniej paliwa, niż wersja drogową. Działo się tak za sprawą niższego tarcia gładkich kół po tak samo gładkich szynach. Zbudowane w Skalmierzycach drezyny eksportowane były nawet do kilku krajów w Europie.

Niestety, sam dworzec coraz bardziej podupadał. Na szczęście ostatnie lata przyniosły korzystne zmiany. Rozpoczął się proces rewitalizacji zabytku, i choć po jego zakończeniu budynek nie odzyska tak wysokiej rangi jak 120 lat temu, to zapewne stanie się miejscową dumą przyciągającą turystów. Tego skalmierzyckiej gminie, jako muzeum techniczne, życzymy.

Jerzy Lemański