

Dawne linie kolejowe, a przyszłe trasy rowerowe.

Autor: Tadol

Obecnie prasa lokalna, jak też wojewódzka, dużo rozpisuje się o powstaniu tras rowerowych. Trasy mają przebiegać po dawnych liniach kolejowych, przed laty zamkniętych przez PKP. Kiedyś wiele o tym się mówiło i pisało, co zrobić z takimi liniami? Lata mijały, trasy kolejowe zarastały, a dworce i stacje niszczały. Od czasu, do czasu wybuchała afera, związana z kradzieżą szyn i podsypką tłucznia pod torami. Lokalne inicjatywy pasjonatów kolejnictwa były spychane na bok i bagatelizowane. Tak jak w Moryniu, kiedy pasjonaci stworzyli drezynę kolejową - jako atrakcję turystyczną. Obecnie w 2016 roku Wojewódzki Urząd Marszałkowski ma plany i pieniądze. Podpisując z władzami gminnymi umowy na budowę tras rowerowych. Również ów urząd ogłosił konkurs na nazwy owych ścieżek. Takie trasy mają przebiegać m.in. przez gminy: Cedynia, Moryń, Chojna, Trzcianko-Zdrój, Myślibórz, Barlinek… W związku z przyszłymi trasami rowerowymi, które mają powstać na dawnych torowiskach, chciałbym przedstawić lokalną historię dwóch żelaznych linii oraz zdjęcia nie istniejących już dworców.

Pierwsze pociągi w Godkowie pojawiły się 16 listopada 1876 roku, kiedy to oddano trasę linii kolejowej Kostrzyn – Chojna. Natomiast odcinek Chojna – Szczecin przekazano do użytku w 1877 roku. Ówczesne władze pruskie myślały też o połączeniu stolicy Niemiec - Berlina, z obszarem kraju Nowej Marchii. Pierwsze starania o budowę linii kolejowej Wriezen – Godków podjęto w latach 60. XIX wieku – lecz to się nie powiodło. Ponowną budowę linii kolejowej Wriezen – Godków pruski parlament podjął 19 kwietnia 1886 roku. Na całą inwestycję przeznaczono 4 000 000 marek z budżetu państwa. Największe koszty pochłonęła przeprawa mostowa przez Odrę. Trzy lata trwały prace przygotowawcze. Roboty w terenie rozpoczęto w 1889 roku, a w maju 1890 przystąpiono do budowy mostu kolejowo-kołowo-pieszego na Odrze.

1). Most kolejowo-kołowo-pieszego na Odrze k/Siekierki 1910 rok. Uroczyste otwarcie trasy kolejowej Wriezen – Alt Mädewitz – Alt Reetz – Neu Rudnitz – Siekierki/Stara Rudnica – Klępicz – Nowe Objezierze – Przyjezierze/Moryń – Godków nastąpiło dnia 20 grudnia 1892 roku. Parowozy kursujące na tej linii były doglądane w parowozowniach we Wriezen i w Godkowie. Przy nich znajdowały się też stacje wodne z wieżą ciśnień. Tak więc dworzec w Godkowie stał się stacją węzłową. Trasa ta umożliwiała połączenie z Berlinem.

2). Zäckerick/Alt Rüdnitz – dworzec 1920 rok.

3). Siekierki – budynek dworca 2002r.

4). Klemzow 1912 rok (ebay.de/Ansichtskarten)

5). Klępicz – budynek dworca 2011r.

W ciągu dalszych lat, ruch kołowy i pieszy przez most na Odrze bardzo się nasilił, utrudniając przejazd pociągów. W związku z tym, postanowiono wybudować nowy most, wyłącznie dla pociągów, obok mostu obecnego. Prace rozpoczęto w lipcu 1929 roku. Nowo wybudowany most przekazano do użytku 22 grudnia 1930 r. Koszt jego budowy wyniósł 2 900 000 marek. Natomiast stary most służył już tylko dla ruchu kołowego i pieszego. Podczas działań wojennych w 1945 roku oba mosty zostały wysadzone przez niemieckich saperów, żeby utrudnić przeprawę żołnierzom Armii Czerwonej. W latach 1952-1954, po porozumieniach międzypaństwowych odbudowano tylko most kolejowy, jako strategiczny.

6). Godków-Pyrzyce – trasa wyjazdu ze stacji. Następny projekt zakładał połączenie linią kolejową Godkowska z Pyrzycami i Stargardem. Linia została zbudowana przez Stargardzko - Kostrzyńską Spółkę Kolejową i ukończona w 1898 r. Dnia 8 stycznia 1899 roku przekazano ją do użytku. W 1903 roku linię tą upaństwowiono. Trasa z Godkowska przebiegała przez następujące miejscowości: Jelenin – Brwice – Rosnowo – Trzcianko-Zdrój – Góralice – Rów – Kierzków – Tetyń – Trzebórz – Kozielice – Pyrzyce.

7). Gellen – dworzec 1917 rok.

8). Jelenin – budynek dworca 2016r. Owa linia kolejowa przebiegała przez ówczesny powiat chojeński, myśliborski i pyrzycki. Na każdej większej stacji była wieża ciśnień i urządzenia do napełniania parowozów wodą. Natomiast na wszystkich stacjach były składy drewna lub węgla jako zaopatrzenie pociągów w paliwo. Początkowo pociąg miał skład mieszany, wagony klasy 2 i 3 oraz wagony towarowe

W roku 1945, po pobicznej naprawie linii kolejowej Pyrzyce-Godków oraz uruchomieniu części linii Godków-Siekierki, wojska armii radzieckiej wykorzystały je do przewozu sprzętu bojowego w czasie ofensywy. Po zakończeniu II wojny światowej PKP z dyrekcją w Szczecinie uruchomiła na tych liniach przewozy pasażerskie i towarowe.

9). Bad Schönfliess – dworzec 1907 rok.

10). Trzcianko-Zdrój – budynek dworca 2000r.

11). Görlsdorf – dworzec 1902 rok.

12). Góralice – budynek dworca 2000r. W dniu 31 lipca 1991 roku zawieszono ruch pociągów osobowych na odcinku Godków-Siekierki, a w roku 1999 zawieszono ruch towarowy i skreślono całą linię z inwentarza PKP. Natomiast linię Godków-Pyrzyce zamknięto 30 maja 1992 roku. W latach 2000-2004 na owej linii sporadycznie przewożono jeszcze wycieczki lokomotywą

motorową SN 61-183. Fizyczną likwidację linii rozpoczęto w czerwcu 2012 r. Reasumując to wszystko, piszący ten tekst, jak i wielu mieszkańców okolic i nie tylko, miało możliwość podróżować tymi trasami przez wiele lat. Czy to do szkoły, czy też do pracy. Pozostało z tego wiele wspomnień! Dlatego też, mam nadzieję, że przy budowie tych ścieżek rowerowych, władze wojewódzkie i lokalne wpadną na pomysł, żeby były to też ścieżki edukacyjno-historyczne. Chciałbym, jak też wielu pasjonatów, żeby w miejscach dawnych dworców zrobić postoje z wiatami na odpoczynek rowerzystów. Zainstalować plansze ze starymi zdjęciami dworców i opisem historycznym powstania tych linii kolejowych. Powinno się w ten sposób upamiętnić ówczesny trud wszystkich pracujących na tych trasach! Tadeusz Kołucki, czerwiec 2016r. Gryfino

Źródła: Rocznik Chojeński tom III, Robert Michalak str. 121-129, Chojna 2011 r. Dzieje Gryfina i okolic, pod redakcją Przemysława Kołosowskiego, Gryfino 2005 r. Benno Riech „Stadtchronik Bad Schönfließ Neumark”, Bad Schönfließ 1922 r. Prywatne zbiory pocztówek i zdjęć autora.