

Dodano: 2010-12-07 09:00

[Ciepło/zimno – Niemcy] Gdzie tory...

Kategoria: nasze miasto | felietony | ciepło zimno niemcy

Pierwszy pociąg na ziemiach niemieckich ruszył dokładnie przed 175 laty: 7 grudnia 1835 r., pokonując trasę między Norymbergą a Fürth. W mijającym roku niemieckie koleje świętują więc hucznie 175-lecie kolei na swoich ziemiach. Wśród świętujących nie było oczywiście Szczecina, chociaż kolej przybyła tu niewątpliwie z kierunku zachodniego.



Replika (2008 r.) pierwszej niemieckiej lokomotywy Adler („Orzeł”), która przejechała 7.12.1835 r. pomiędzy Norymbergą a Fürth. Fot. Magnus Gertkemper.

W niedzielę, 12 grudnia ruszy bezpośredni pociąg EuroCity pomiędzy Szczecinem a Pragą. Wbrew temu, co można było usłyszeć, nie będzie to ani pierwsze, ani jedyne bezpośrednie połączenie z Berlinem. Wciąż będzie kursował wieczorny pociąg regionalny do Poczdamu (i rano z powrotem). Zniknie za to InterCity do Schiphol (czyli na amsterdamskie lotnisko).

Trudno się dziwić, skoro dziewięć wagonów InterCity przez pierwszą godzinę jechało ze Szczecina puste. Ale kiedy wprowadzano ten skład przed siedmiu laty, budził wielkie nadzieje. Stał się długo oczekiwanym drugim bezprzesiadkowym połączeniem z Berlinem. Odwrotnie niż pociąg regionalny, InterCity wyjeżdżał ze Szczecina rano, a wracał wieczorem.

Nie jest więc tak, że jesteśmy świadkami jakiegoś jednokierunkowego zjawiska: postępu czy rozbudowy sieci połączeń. Różne połączenia pojawiały się i zniknęły, były wypróbowywane i nie raz odrzucane, jak dziś InterCity do Holandii. Tego od przewoźników i organizatorów transportu wymaga rynek. Rynek, na którym decyduje popyt – czyli my, którzy tymi pociągami jeździmy... albo właśnie – nie jeździmy.

Trzeba więc powiedzieć jasno: przyszłość EC do Pragi jest w rękach naszych i naszych gości (na szczęście przynajmniej na odcinku z Berlina jego cena ma być taka sama jak IC). A jest skąd brać przykład: inny EuroCity: Berlin-Warszawa-Express zwiększy w nowym rozkładzie częstotliwość jazdy.

I nie jest także tak, że oto na naszych oczach Europa sprawnie się integruje. To nie dziś, lecz 10 lat temu polski tabor przekraczał granicę na zmianę z niemieckim. Odtąd pojawiały się wspólne polsko-niemieckie projekty, które jeszcze szybciej zniknęły (jak bezpośredni autobus ze Szczecina do Schwedt i z powrotem). Dziś jeśli ktoś podejmuje się śmiałych działań, to są to już tylko niemieccy przewoźnicy – i jak widać, metodą prób i błędów. Koniec końców połączenie Szczecina z jedną z zachodnich stolic zostaje zastąpione przez pociąg do innej, jakże pięknej i atrakcyjnej stolicy – tyle że z dawnego bloku wschodniego (i pociągami biegnącym wyłącznie przez takowe ziemie).

Oczywiście, jako mieszkańcy Szczecina wszyscy możemy odczuwać dumę, wiedząc, że nazwa naszego miasta pojawia się na tablicach informacyjnych w stolicach Europy. Co z tego jednak, skoro zaistniał w Pradze, zniknie z Amsterdamu?

Poza tym, ten niewątpliwie PR-owy atut dla średniej wielkości miasta (Berlin wcale by o to nie dbał) świadczy także i o tym, że jest to miasto peryferyjne... w którym być może tory się kończą. Nie odnosi się takiego wrażenia wobec stacji pośrednich, które spinają różne światy, spajają kontynent. Szczecin mógł aspirować do tej roli przed laty, gdy jeździł dalekobieżny pociąg Berlin – Gdynia. Ale i on przeminął, wraz z ostatnią sztangą papierosów zaszytą sprawnie w oparciu...

Pierwszy pociąg na ziemiach niemieckich ruszył dokładnie przed 175 laty: 7 grudnia 1835 r., pokonując trasę między Norymbergą a Fürth. W mijającym roku niemieckie koleje świętują więc hucznie 175-lecie kolei na swoich ziemiach. Wśród świętujących nie było oczywiście Szczecina, chociaż kolej przybyła tu niewątpliwie z kierunku zachodniego. Pierwsze połączenie kolejowe w Szczecinie to linia z Berlina, otwarta już w pierwszej dekadzie (1843 r.)

Od tego czasu zmieniło się wiele – przede wszystkim przebieg granic i miejscowa ludność. Wśród niezmiennych (niemal) cech pozostał jednak czas trwania podróży koleją do Berlina. I to, że infrastrukturalnie dworzec w Szczecinie wydaje się być rozerwany pomiędzy dwa obce sobie systemy. I niewątpliwie na tym traci.

Nie dość, że ta obojętność wciąż wydaje się nieprzezwyciężona, to okoliczności pozostają wyjątkowo perfidne. Jakie to ma znaczenie, że IC do Amsterdamu zostaje zastąpiony przez EC do Pragi? Mieszkańcy tych miast nawet tego nie spostrzegą, w końcu łączy je bezpośredni i też jadący przez Berlin nocny ekspres. CityNightLine o jakże pięknej nazwie... Kopernikus (sic!). Oczywiście, myli się każdy, kto zgaduje, że pociąg ten zahacza choćby o polskie terytorium.

mborun@stetinum.pl