Fenomen kolejowego pałacu

Przełom XIX i XX wieku był czasem rozwoju i optymizmu. Sto lat wcześniej królowały konne powozy, a większość ludzi poruszała się na końskim grzbiecie lub po prostu na piechotę. Stulecie pary i elektryczności przyniosły przełom: szybką i masową komunikację kolejową. Sieć „dróg żelaznych" poprzecinała Europę, Azję i kraje Nowego Świata. Rozlokowane na tych trasach stacje kolejowe w małych miejscowościach były przytulne i swojskie, w metropoliach przypominały pałace. Gdańsk był sto lat temu nowoczesną europejską metropolią, nic więc dziwnego, że jego dworzec jest wielkim i urokliwym architektonicznie obiektem.

Boom budowlany

Gdańsk przełomu poprzednich stuleci był jednym z najważniejszych miast cesarstwa niemieckiego. Niemcy, wreszcie zjednoczone po stuleciach terytorialnego rozbicia stały się pod koniec XIX w. prawdziwym kolosem gospodarczym. Położenie Niemiec w centrum kontynentu dawało temu państwu uprzywilejowaną pozycję w światowym handlu, a Gdańsk był głównym przyczułkiem tego mocarstwa nad Bałtykiem. Wielki dworzec był efektem budowlanej koniunktury panującej wówczas w mieście. Właśnie przełomowi wieków zawdzięczamy oprócz dworca cały kompleks budynków politechniki oraz dużą część zabudowy starego Wrzeszcza i Oliwy.

Neogotycki budynek należał do najpiękniejszych i najbardziej funkcjonalnych dworców na świecie.

- Jest zbudowany na skalę miasta, nie za duży i nie za mały - mówi Stanisław Wilinberg, kustosz gdańskiego oddziału Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. - Miał doskonale rozwiązane poczekalnie, kasy, system pocztowy, jego restauracja należała do najlepszych w mieście.

Świetność dworca trwała również po I wojnie światowej, po przejęciu całego zespołu budynków pod zarząd Polskich Kolei Państwowych.

Świetność i wiek średni

Supernowoczesny jak na swoje czasy budynek główny kojarzy się z charakterystyczną wieżą, na początku istnienia dworca pełniła ona rolę wieży ciśnień. Z czasem stała się jednym z najbardziej charakterystycznych elementów zabudowy Gdańska. Działania wojenne nie oszczędziły budynków stacyjnych. Zostały odbudowane po kilku latach i dwukrotnie podlegały modernizacji - w roku 1965 i w 1996. Ostatnia przebudowa wprowadziła do budynku sklepy. Prosperują one ze zmiennym szczęściem.

- Prywatnie mogę powiedzieć, że nie była to szczęśliwa decyzja - przyznaje jeden z menedżerów infrastruktury kolejowej, który pragnął zachować anonimowość. - Rzeczywiście w przestrzeni miasta zafunkcjonowały tylko restauracje McDonald's i KFC, reszta działalności handlowej jest dublowana przez pobliskie sklepy.

- Duże centrum handlowe przy samym dworcu konkuruje ze sklepami w holu - komentuje Tadeusz Wilinberg. - Handlowanie na dworcu nie jest pewnie zbyt dobrym interesem, ale jest jednym z przykładów przemiany i rozpadu infrastruktury kolejowej. Do tego dochodzi na całym świecie.

Okiem pasażera

- Ten dworzec podoba mi się dużo bardziej niż socjalistyczna stacja kolejowa w moim mieście - mówi Maciej, bydgoszczanin mieszkający od 16 lat w Gdańsku. - Jestem bywalcem obu budynków, bo dwa razy w miesiącu odwiedzam rodziców. W Gdańsku jest mimo wszystko przytulniej i bezpieczniej. Ten dworzec ma swoją tradycję i to się czuje.

- Dworzec to tylko dworzec - sentencjonalnie twierdzi Marta, codziennie dojeżdżająca do pracy z Tczewa. - Tylko przez niego przechodzę, czasami zrobię jakieś małe zakupy i tyle. Jeżdżę w dzień, więc dworzec nie jest dla mnie przechowalnią. Nie spotkałam się nigdy z jakimś przykrym wydarzeniem, ale słyszałam od znajomych, że wieczorami lepiej tutaj nie chodzić.

Nie do końca lamus

Kustosz marszczy czoło, gdy mówi o współczesnej kolei.

- Z przykrością muszę powiedzieć, że prawdziwa kolej jest głównie tutaj, w muzeum - martwi się Stanisław Wilinberg. - Jestem związany z kolejnictwem od bardzo wielu lat i muszę przyznać, że to co widzimy teraz, to nie jest rozkwit. Koleje w innych krajach też tracą na znaczeniu, ale robią to w o wiele lepszym stylu. W Niemczech, Anglii czy w Szwecji podróżuje się w komfortowych warunkach, bilety są sprawdzane przez umundurowanych, uprzejmych konduktorów. U nas pasażer stał się złem koniecznym.

W pesymistycznej wizji jest sporo racji, ale nic nie wskazuje na to, że w krajach rozwiniętych linie kolejowe będą likwidowane. W wielu krajach wprowadza się restrykcje utrudniające ruch samochodowy i promujące względnie ekologiczny transport kolejowy. Gdański pałac PKP ma więc olbrzymie szanse na przetrwanie.

Tomasz Rozwadowski

Kamienie milowe

- 1900 - gdański dworzec oddany do eksploatacji
- 1945 - częściowo zburzony podczas działań wojennych
- lata 90. XX w. - długotrwała przebudowa i modernizacja budynku, która doprowadziła do jego współczesnego kształtu

Rewolucja z cegły

U progu XX w. powstało wiele najważniejszych budynków w Gdańsku i Sopocie

- Dworzec Główny
- Politechnika Gdańska
- zabudowa centrum Wrzeszcza
- zabudowa centrum Oliwy
- prawie cała zabudowa starego Sopotu