

POCZĄTKI KOLEI ŻELAZNEJ NA ZIEMI STRZELECKIEJ

Linia kolejowa z Krzyża do Gorzowa i dalej do Kostrzyna, oddana do użytku w 1857 roku, pomimo starań i zabiegów władz miasta Strzelce i powiatu strzeleckiego, ominęła miasto.

Skomunikowanie Strzelce z dużymi ośrodkami przemysłowymi było gwarancją zbytu płodów rolnych, pochodzących z tutejszych majątków ziemskich i towarów przemysłowych. Zasadą ówczesnego burmistrza Strzelce – Carla Moritza Treua była budowa dworca kolejowego na trasie z Krzyża do Kostrzyna w południowej części posiadłości miejskich. Dworzec znalazł się 9 km na południowy zachód od miasta, w obrębie dzisiejszego Zwierzyna. Zarazem, przy dworcu założono osadę kolejową, dzisiejsze Ojerzyce.

W 1881 roku z inicjatywy kolejnego burmistrza – Alfreda Zoellnera, pod przewodnictwem landrata strzeleckiego odbyło się spotkanie w sprawie budowy kolei dojazdowej do Strzelce. W dniu 30 marca 1896 roku Kreistag przychylił się do tej idei i przeznaczył na ten cel kwotę 90 tys. marek. Budowę linii kolejowej powierzono przedsiębiorstwu Filipa Balke.

Uroczyste otwarcie linii kolejowej nastąpiło w dniu 5 maja 1897 roku. Linia posiadała 6,7 kilometra długości. W rok później na trasie ze Strzelce do Zwierzyna przewieziono 57 tys. osób i 19 tys. ton towarów. W Strzelcach wybudowano dworzec kolejowy i parowozownię. Na linii kolejowej ze Strzelce Krajeńskich do dzisiejszego Zwierzyna znajdowały się cztery przystanki:

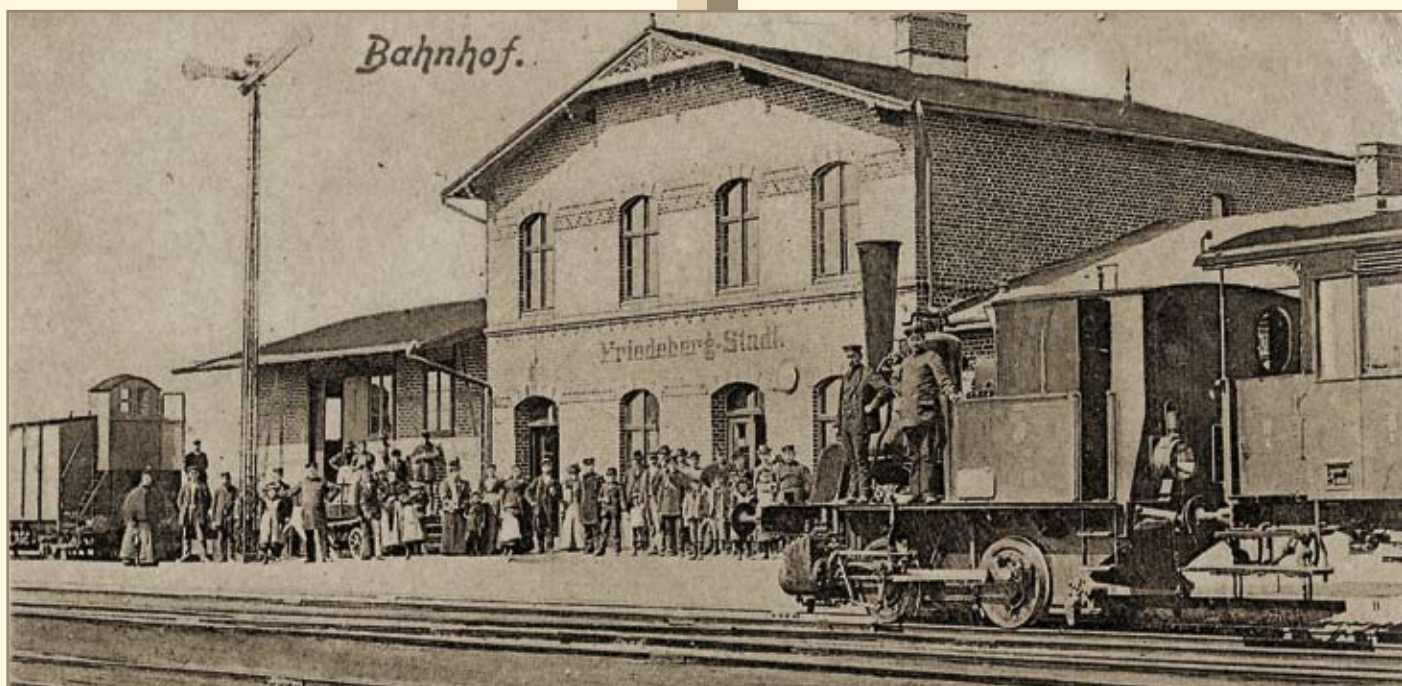


Strzelce Krajeńskie CPN, Strzelczyk, Zwierzyn Krajeński i Strzelce Krajeńskie Tartak.

Linia służyła przewozom osobowym nieprzerwanie do 1962 roku, a następnie tylko towarowym i została wyłączona z użytkowania w latach 90. XX wieku.



Friedeberg (Neumark) – Alt Libbehne (Berlin)		Ab. Friedeberg (Neumark) Stadt		Ab. Friedeberg (Neumark) Stadt		Ab. Friedeberg (Neumark) Stadt		Ab. Friedeberg (Neumark) Stadt	
km	min	km	min	km	min	km	min	km	min
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	10	1	10	1	10	1	10	1	10
2	20	2	20	2	20	2	20	2	20
3	30	3	30	3	30	3	30	3	30
4	40	4	40	4	40	4	40	4	40
5	50	5	50	5	50	5	50	5	50
6	60	6	60	6	60	6	60	6	60
7	70	7	70	7	70	7	70	7	70
8	80	8	80	8	80	8	80	8	80
9	90	9	90	9	90	9	90	9	90
10	100	10	100	10	100	10	100	10	100



LINIA KOLEJOWA DO LUBIANY

W 1897 roku na posiedzeniu Kreistagu zapadła decyzja o budowie linii kolejowej ze Strzelce do Lubiany Pyrzyckiej przez Bobrówko, Żabicko, Jarosławsko, Będargowo i Boguszyn. Pozwoliło to na skomunikowanie Strzelce z linią kolejową z Myśliborza do Choszczna oraz poprzez Głazów z linią biegnącą z Kostrzyna nad Odrą przez Pyrzyce i dalej do Szczecina.

Kolejka na trasie Strzelce – Lubiana otrzymała bezterminową koncesję na budowę w dniu 12 lipca 1899 roku. W 1901 roku landrat strzelecki Ulrich von Waldow założył towarzystwo z ograniczoną odpowiedzialnością dla budowy oraz eksploatacji lokalnej kolei, w skład którego weszły następujące powiaty: strzelecki, myśliborski i pyrzycki. Oznaczało to zarazem rozpoczęcie robót budowlanych.

Linie kolejową otwarto uroczystie w dniu 15 lipca 1902 roku. Koszt budowy wyniósł 1385 tysięcy marek. Linia była jednotorowa o rozstawie szyn wynoszących 1435 mm. Posiadała długość 30,2 kilometra z czego blisko 14 kilometrów przypadało na powiat strzelecki. Na przebiegu linii kolejowej wybudowano przystanki

osobowe i towarowe rampy przeładunkowe w Bronowicach, Sokółsku, Bobrówku i Żabicku oraz dalej, na terenie powiatu myśliborskiego i choszczeńskiego: w Jarosławsku, Będargowcu, Będargowie, Przekolnie i Boguszynach. Linia kolejowa została zlokalizowana



po zachodniej stronie zabudowy tych miejscowości. W Lubianie Pyrzyckiej istniał już wcześniej, zapewne od około 1898 roku dworzec kolejowy na linii kolejowej z Myśliborza do Choszczna. W związku z rozwojem linii na trasie ze Strzelce do Lubiany w 1912 roku wybudowano w Bobrówku skromny dworzec kolejowy, którego zabudowania zachowały się do dzisiejszych czasów. Eksploatację linii powierzono przedsiębiorstwu Hermanna Bachsteina z Berlina. Kolejka podlegała Królewskiej Dyrekcji Kolei w Bydgoszczy. Na tabor kolejowy składały się początkowo 2 lokomotywy tendraki

Tekst:
Błażej Skaziński

Fotografie:
Borsig lokomotywa nr 5009, zbudowana w 1901 roku; źródło: http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Kerkerbachbahn_locomotive.jpg
Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 10. Band, str. 77;
Marek Bidol, Błażej Skaziński.
Ryciny cyfrowe ze zbiorów Krzysztofa Dziemiańczuka oraz kartki pocztowe ze zbiorów własnych Urzędu Miejskiego w Strzelcach Krajeńskich

Literatura:
Friedeberger Kleinbahnen, Heimatkalender für den Kreis Friedeberg 17, 1939, s. s. 134; E. Rymar, Strzelce (Krajeńskie) na przestrzeni wieków (do 1945 roku), Strzelce Krajeńskie 2011.



Wykonano na zlecenie
Urzędu Miejskiego w Strzelcach Krajeńskich
Aleja Wolności 48, 66-500 Strzelce Krajeńskie
tel. 95 763 11 30, e-mail: urząd@strzelce.pl,
www.strzelce.pl

(Borsig Bn 2t o numerach fabrycznych: 5009, 5010), 4 wagony osobowe, 2 pocztowo-bagażowe oraz 40 towarowych. W 1903 roku linią kolejową Strzelce – Lubiana Pyrzycka przewieziono 37 tys. ludzi i 33 tys. ton towarów; w 1910 roku 90 tys. ludzi i 50 tys. ton towarów, natomiast w 1917 roku 56 tys. ludzi oraz 43 tys. ton towarów. Pociągi osobowe na linii Strzelce - Lubiana kursowały cztery razy dziennie. Czas przejazdu pociągu osobowego ze Strzelce do Lubiany wynosił nieco ponad dwie godziny. Zarazem istniały jeszcze dwa kursy na trasie ze Strzelce do Jarosławska i z powrotem. Czas przejazdu na tej trasie wynosił około 35 minut. Połączenia kolejowe były skomunikowane z pociągami na trasie ze Strzelce do Gorzowa i dalej do Berlina, z Krzyżem i Piłą oraz z Frankfurtem nad Odrą, natomiast z Lubiany do Głazowa, Choszczna lub Szczecina.

W 1920 roku linię przejęła Dykcja Kolei Rzeszy Wschód we Frankfurcie nad Odrą, a w 1927 roku Dykcja Krajowa Kolei Brandenburg w Poczdamie. W 1934 roku linia otrzymała do eksploatacji jeden wagon motorowy o numerze 201, natomiast w 1937 roku parowóz T3. W 1940 roku DWK Kiel dostarczył na potrzeby tutejszej linii kolejowej trzyosiową lokomotywę spalinową. Niekiedy na tej trasie kursowały też lokomotywy użyczone przez władze regionalne, jak to miało miejsce w latach 1940-1941, kiedy wykorzystywano parowóz z lokomotywni we Frankfurcie nad Odrą. W dniach od 28 do 29 stycznia 1945 roku, wobec zbliżania się frontu, linią kolejową przez Strzelce do Lubiany i dalej do Pyrzyc została ewakuowana znaczna



liczba ludności cywilnej ze Strzelce i powiatu strzeleckiego. Szyny kolejowe na linii ze Strzelce do Lubiany Pyrzyckiej wraz z infrastrukturą kolejową zostały zdemontowane i wywiezione przez Armię Czerwoną. Do dnia dzisiejszego zachowały się odcinkami pozostałości ziemnych nasypów kolejowych oraz niektóre za-

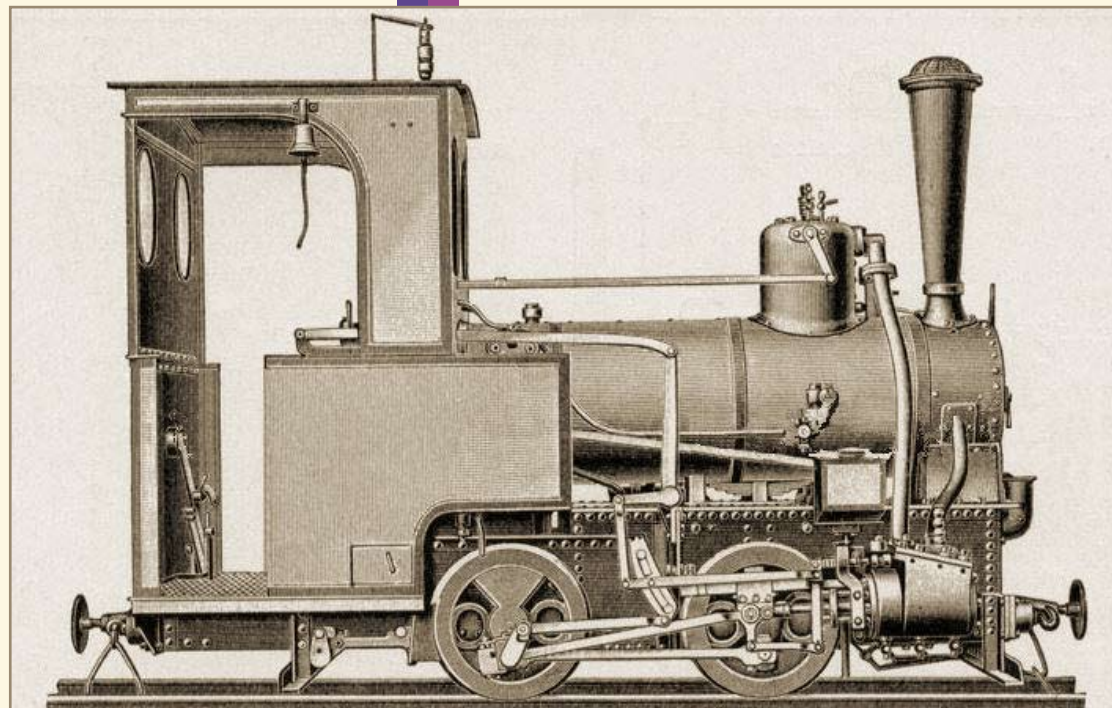


budowania kolejowe. Być może pamiątką po budowie linii kolejowej jest bardzo dobrze wyeksponowany głaz narzutowy w miejscowości Żabicko.



BORSIG BN 2T

Do parowozów wykorzystywanych na linii kolejowej ze Strzelce do Lubiany należały dwa tendzaki Borsig Bn 2t o numerach fabrycznych 5009 i 5010. Oznaczenie wskazuje na tendzak o układzie osi B z dwucylindrowym silnikiem bliźniaczym na parę nasyconą. Parowozy zostały wyprodukowane w niemieckiej fabryce August Borsig w Berlinie-Tegel w 1901 roku. Parowóz o numerze fabrycznym 5009 zachował się do dzisiejszych czasów i po gruntownym remoncie ekspozycyjny jest w skansenie techniki w Beselich w Niemczech. Parowozy te były przystosowane do przewożenia zapasu wody kotłowej i opału (węгля). Tendzaki były często wykorzystywane na lokalnych liniach kolejowych, w związku z możliwością zmiany kierunku jazdy oraz z uwagi na niewielki zasięg spowodowany małym zapasem opału i wody. W Polsce zachowały się podobne lokomotywy, w szczególności o numerach 11453 i 11458 z lat 1924-1925. Pierwsza z nich jest ekspozycyjna w Fabryce Pojazdów Szynowych w Poznaniu, natomiast druga, po remoncie od 1999 roku służy w Kolejce Parkowej Maltanka w Poznaniu.



Linia kolejowa ze Strzelce do Lubiany



**Gmina
Strzelce Krajeńskie**