

MARCIN KLASSA

SZCZECIŃSKIE TRAMWAJE



Konsultacja merytoryczna:

Krzysztof Lipnik

Korekta:

Justyna Żurawicz

Teresa Łozowska

Magdalena Jarnotowska

Projekt okładki:

Wojciech Miatkowski

Skład:

Paweł Szewczyk



© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2018

Drogi Czytelniku

Książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie. Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-352-2



KSIEŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także sms), gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl



Łódź 2018. Wydanie 1

Spis treści

Od Autora	7
1879–1897 Tramwaje konne	9
1897–1918 Tramwaje elektryczne w czasach cesarstwa	14
1918–1939 Międzywojenna rozbudowa	27
1939–1945 Wojenna zawierucha	48
1945–1951 Powojenna odbudowa	51
1951–1990 W Polsce Ludowej	59
Po 1990 roku W wolnej Polsce	81
Zajezdnie tramwajowe w Szczecinie	110
Tabor tramwajów szczecińskich	128
Bibliografia	191

Po napisaniu monografii grudziądzkiej komunikacji miejskiej i kilku rozdziałów do książki *Tramwaje w Polsce* (obie pozycje zostały wydane przez Księży Młyn Dom Wydawniczy w Łodzi) postanowiłem opisać historię tramwajów w Szczecinie. Mieszkam w tym mieście od 1981 r. Tutaj zdobyłem wykształcenie i pracowałem przez większość swojego zawodowego życia.

Od najwcześniejszych lat interesowałem się wszystkim, co dotyczy pojazdów wożących pasażerów. Odkrywanie przeszłości tramwajów zawsze mnie fascynowało. Z każdym rokiem wiedziałem coraz więcej. Przed wstąpieniem do Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej w 2001 r., miałem ograniczony dostęp do wiedzy na temat komunikacji. Głównym źródłem, z którego korzystałem, była prasa codzienna. Przeprowadziłem także wiele rozmów z motorniczymi. Działając w STMKM, z chęcią zapoznawałem się z pozycjami dostępnymi w bibliotece Towarzystwa. Poznałem

wówczas wielu ciekawych ludzi, którzy dzielili się ze mną swoją bogatą wiedzą. Spośród nich powinienem wymienić świętej pamięci Ryszarda Dudzińskiego, którego pasją była historia przedwojennych szczecińskich tramwajów oraz Mieczysława Markowskiego, motorniczego zajezdni Pogodno, który zawsze chętnie opowiadał o swoich przygodach podczas wieloletniej pracy w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej, następnie w Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym. Przy pracy nad niniejszą książką pomogli mi także Kajetan Szmuciński i Olaf Skrzymowski. Szczególnie dziękuję spółce Tramwaje Szczecińskie za okazaną pomoc merytoryczną oraz Archiwum Państwowemu w Szczecinie za udostępnienie swoich zbiorów.

Praca nad tą publikacją zajęła mi kilka lat, a samo zbieranie materiałów – całe życie. Powstała z pasji do komunikacji miejskiej i mam nadzieję, że zainteresuje wiele osób.

Marcin Klasa

Szczecin (wówczas Stettin) do 1873 r. był otoczony zespołem fortyfikacji. Na północy, w rejonie obecnych Wałów Chrobrego znajdował się Fort Leopolda, na zachód od miasta – Fort Wilhelma (jego centrum to obecny pl. Grunwaldzki), a na południowym zachodzie – Fort Prusy (fragment dzisiejszej dzielnicy Nowe Miasto, gdzie nadal znajdują się budynki należące do wojska). Każdą rozbudowę przestrzeni miejskiej szczegółowo konsultowano z wojskiem. W najbliższej okolicy Szczecina nie wolno było stawiać murowanych budynków, dlatego osiedla powstawały kilka kilometrów za miastem, m.in. Grünhof, Torney, Pommerendorf i Frauendorf (dzisiaj: Niebuszewo, Turzyn, Pomorzany i Gołęcino).

W 1873 r. zgodnie z dekretem króla Prus i zarazem cesarza niemieckiego Wilhelma I zburzono okalające miasto fortyfikacje, co pozwoliło na rozwój urbanistyczny. Na pofortecznych terenach powstały kamienice mieszczkańskie. Ulice wytyczono, wzorując się na gwiaździstym układzie ulic Paryża. Wzdłuż Falkenwalder Strasse (obecnie al. Wojska Polskiego), w dzielnicy Westend (obecnie Łękno) wybudowano dzielnicę willową, w której mieszkali bogatsi mieszkańcy, swój kapitał lokujący w położonych przeważnie nad Odrą fabrykach.

Jeszcze przed zburzeniem twierdzy, w 1872 r. rozpoczęto rozmowy na temat uruchomienia komunikacji zbiorowej łączącej wszystkie odległe od siebie osiedla. 21 października zarząd Stettiner Königspolizei (Szczecińska Policja Królewska) wydał spółce Stettiner Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft (Towarzystwo Szczecińskich Kolei Ulicznych), reprezentowanej przez Johanesa Büsinga, koncesję na budowę głównej trasy tramwaju konnego od Königstor (obecnie Brama Królewska) przez Rossmarkt (obecnie pl. Orła Białego) do Berliner Tor (obecnie Brama Portowa) oraz odnóg do dzielnic: Westend (Łękno), Grünhof (Niebuszewo), Frauendorf (Gołęcino), Neustadt (Nowe Miasto) i Pommerendorf (Pomorzany). Za budowę linii na terenie miasta odpowiadały władze Szczecina, a za układanie torów na trasie do Frauendorf (Gołęcino) władze okręgu Randow. Johannes Büsing był zobowiązany uruchomić linię do 1 kwietnia 1881 r. Umowa zawierała także zapis

o kaucji w wysokości 1000 talarów oraz o konieczności poszerzenia ulic w dzielnicy Grabow (Grabowo). Zobowiązywała również spółkę do konserwacji szyn i utrzymania porządku na ulicach. Przedsiębiorstwo otrzymało koncesję na eksploatację sieci przez 30 lat. Po tym okresie zakładano, że firma ta zostanie przejęta przez miasto. Budowa torowiska rozpoczęła się 6 maja 1879 r. Podczas jej inauguracji na Rossmarkt (obecnie pl. Orła Białego) nadburmistrz Hermann Haken, wbijając jeden z trzech pierwszych gwoździ powiedział: *Niech młot zahuczy na dobrą jazdę, Szczęść Boże!*. Pierwsza linia była gotowa już w sierpniu. Na rozstaw toru wybrano prześwit 1435 mm – taki sam, jaki od kilku dziesięcioleci stosowano na kolei. Częstotliwość kursowania tramwajów miała wynosić 12 min. Wszystkie trasy budowano jako jednotorowe; w odpowiednich odstępach znajdowały się mijanki.

23 sierpnia 1879 r. została uruchomiona linia tramwaju konnego prowadząca z Westendu (okolice obecnego pl. Gałczyńskiego) ulicami: Falkenwalder Strasse (obecnie al. Wojska Polskiego), Hohenzollernplatz (obecnie pl. Zwycięstwa), Berliner Tor (obecnie Brama Portowa), Grosse Wollweberstrasse (obecnie ul. Tkacka), Mönchenstrasse (obecnie ul. Grodzka), Rossmarkt (obecnie pl. Orła Białego), Luisenstrasse (obecnie ul. Staromłyńska), Königsplatz (obecnie pl. Żołnierza Polskiego), Grabower Strasse (obecnie ul. Matejki), Pölitzer Strasse (obecnie odcinki ul. Roosevelta i al. Wyzwolenia) do teatru Elysium przy Grenzenstrasse (obecnie ul. Staszica).

Dzień wcześniej, około godziny 15.00 z zajezdni Westend wyjechał pierwszy tramwaj. Odbył się wtedy uroczysty przejazd próbny, na który zaproszono przedstawicieli miasta. Między 15.15 a 15.30 pojazd był już w pobliżu Berliner Tor (obecnie Brama Portowa), pół godziny później dotarł do przystanku końcowego przy Grenzenstrasse (ul. Staszica), a o godzinie 18.00 wrócił do zajezdni. Próby przebiegły pomyślnie i następnego dnia rozpoczęto regularne kursy.

16 października tego samego roku uruchomiono drugą linię z położonej poza ówczesnymi granicami miasta miejscowości Frauendorf (Gołęcino) przez ulice: Bollinkener Strasse (obecnie ul. Wiszesława), Chausseestrasse

(obecnie ul. Ludowa), Vulcanstrasse (obecnie tereny Stoczni Szczecińskiej), Giessereistrasse (obecnie ul. Firlika), Poststrasse (obecnie ul. Dubois), Gustav-Adolf-Strasse (obecnie ul. Parkowa), Birkenallee (obecnie ul. Malczewskiego), Grabower Strasse (obecnie ul. Matejki), Königsplatz (obecnie pl. Żołnierza Polskiego), Luisenstrasse (obecnie ul. Staromłyńska), Rossmarkt (obecnie pl. Orła Białego), Mönchenstrasse (obecnie ul. Grodzka), Grosse Wollweberstrasse (obecnie ul. Tkacka), Lindenstrasse (obecnie ul. 3 Maja) do Kirchplatz (obecnie pl. Zawiszy Czarnego). 1 września 1881 r. linię tę wydłużono ulicami Friedrichstrasse (obecnie ul. Narutowicza) i Bellevuestrasse (obecnie ul. Potulicka) do teatru Bellevue. Zrobiono to z inicjatywy właściciela teatru, który wyłożył pieniądze na budowę torowiska i zakup dwóch wagonów. Łączna długość obu linii wynosiła 11,5 km. Ich obsługę zapewniała spółka miejska Stettiner Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft (Towarzystwo Szczecińskich Kolei Ulicznych), która wchodziła w skład Stettiner Stadtwerke (Szczecińskie Zakłady Miejskie). W ciągu pierwszego roku obrachunkowego tramwaje przewiozły 2,541 mln pasażerów. Pierwszy kurs na trasie Westend – Elysium odbywał się o godzinie 11.24, zaś na linii Frauendorf – Bellevue o godzinie 11.16.

Linie tramwajowe w Szczecinie we wrześniu 1881 r.:

Westend (Łękno) – Hauptbahnhof (Dworzec Główny)
 Grenzstrasse (Staszica) – Hauptbahnhof
 Bellevuestrasse (Potulicka) – Frauendorf (Golęcino)
 Dampfschiffsbollwerk (Jana z Kolna) – Cap Chérie (Chmielewskiego)

Obsługa tramwaju konnego składała się z woźnicy wyposażonego w lejce i konduktora. Konduktor pilnował punktualności przejazdu oraz, po tym jak sprawdził, czy wszyscy już wsiedli, dawał prowadzącemu sygnał do odjazdu. Na początku kursowało 20 dwuosioowych wagoników wyprodukowanych w firmie Noellschen Waggonfabrik w Wurzburgu. Każdy z nich miał odkryte pomosty, metalowy szkielet obudowany drewnianymi płytami i dysponował 14 miejscami siedzącymi na drewnianych ławkach usytuowanych wzdłuż pojazdu oraz 12 miejscami stojącymi. Wszystkie tramwaje były wyposażone w wiszący dzwonek oraz korbę hamulca postojowego. Wejście do przedziału pasażerskiego umożliwiały rozsuwane drzwi. Z biegiem lat liczba wozów zwiększyła



*Johannes Büsing
 (fot. z książki „50 Jahre
 Stettiner Strassenbahn
 1879–1929”, ze zbiorów
 Książnicy Pomorskiej)*

się do 39 sztuk, nie licząc pojazdów towarowych (sześć sztuk), szkoleniowych (dwie sztuki) i służących do posypywania soli (cztery sztuki). Początkowo do ciągnięcia używano 80 koni, których liczba w 1881 r. zwiększyła się do 198. Wagony były pomalowane na kolor ciemnozielony. U dołu, na ścianie bocznej widniał napis: „Stettiner Strassen-Eisenbahn”. O kierunku jazdy informowała tablica z nazwą przystanku końcowego zamontowana na dachu, nad stanowiskiem woźnicy.

Przebieg linii tramwajowych w 1896 r.:

WESTEND (Skargi) – Falkenwalder Strasse (al. Wojska Polskiego) – Berliner Tor (Brama Portowa) – Breite Strasse (Wyszyńskiego) – Schulzenstrasse (Sołtysia), Bollwerk (Nabrzeże Wieleckie) – DAMPFSCIFFSBOLLWERK (Jana z Kolna)

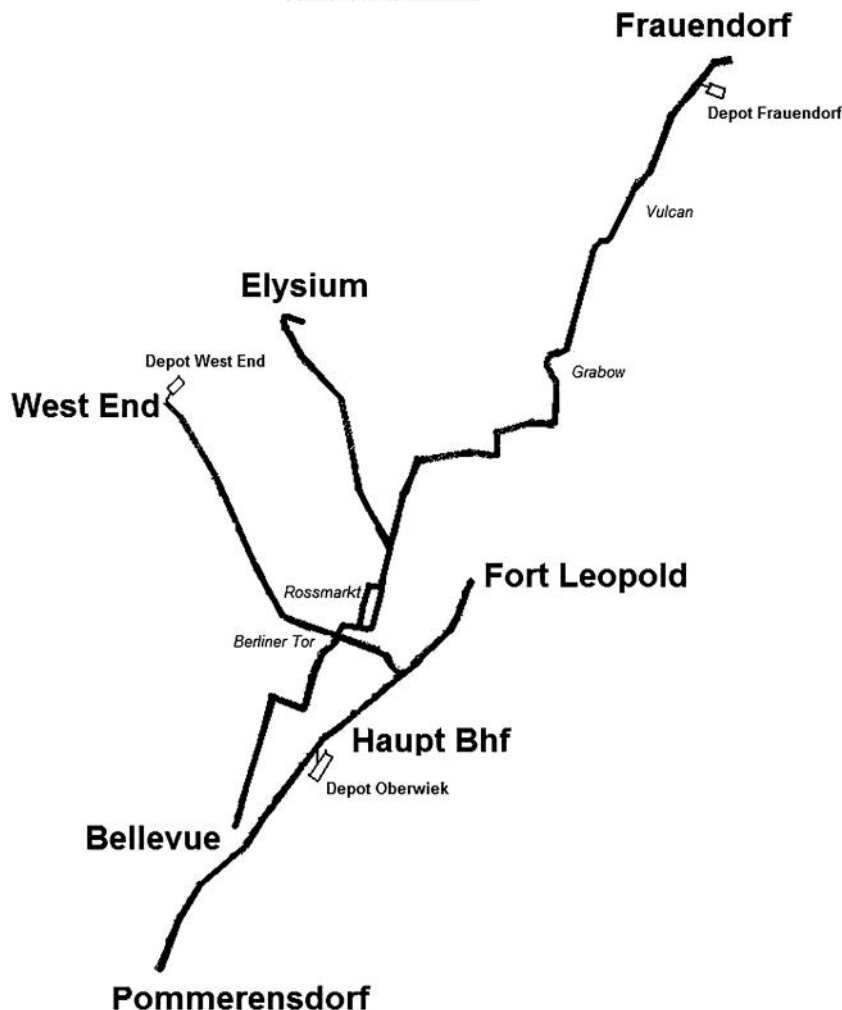
GRENZSTRASSE (Staszica) – Pölitzer Strasse (Wyzwolenia) – Grabower Strasse (Matejki) – Luisenstrasse (Staromłyńska) – Mönchenstrasse (Grodzka) – Grosse Wollweberstrasse (Tkacka) – Breite Strasse (Wyszyńskiego) – Bollwerk (Nabrzeże Wieleckie) – Oberwiek (Kolumba) – Pommerensdorfer Strasse (Chmielewskiego) – POMMERENS DORF (Pomorzany)

BELLEVUESTRASSE (Potulicka) – Friedrichstrasse (Narutowicza) – Lindenstrasse (3 Maja) – Grosse Wollweberstrasse (Tkacka) – Mönchenstrasse (Grodzka) – Kleine Domstrasse (Mariacka) – Grabower Strasse (Matejki) – Birkenallee (Malczewskiego) – Gustav-Adolf-Strasse (Parkowa) – Poststrasse (Dubois) – Giessereistrasse (Firlika) – Schmiedestrasse (Nocznickiego) – Vulcanstrasse (Ludowa) – Chausseestrasse (Dębogórska) – Bollinkenerstrasse (Wiszesława) – FRAUENDORF (Golęcino)

Linie tramwajowe w Szczecinie

Stan na 30.06.1897

Autor: Marcin Klasa



Sieć tramwaju konnego w Szczecinie w 1897 r. (rys. Marcin Klasa)

Zajezdnia obsługująca linię Westend (Łękno) – Grünhof (Niebuszewo) została wybudowana na rogu Falckenwalder Strasse (obecnie al. Wojska Polskiego) i Ronstrasse (obecnie ul. Piotra Skargi), zaś wozownia obsługująca trasę z Frauendorf (Gołęcino) do Bellevuestrasse (obecnie ul. Potulicka) mieściła się przy Chaussestrasse (obecnie ul. Dębogórska).

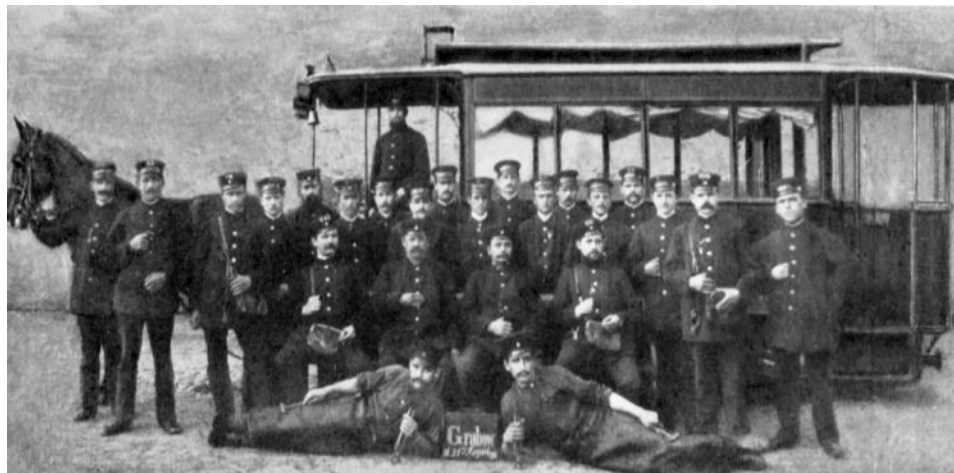
3 sierpnia 1885 r. oddano do użytku kolejne dwie linie: z Hauptbahnhof (Dworzec Główny) ulicami Breitere Strasse (obecnie ul. Wyszyńskiego), Schutzenstrasse (ul. Sołtysia; obecnie ten odcinek nie istnieje), Mönchenbrückstrasse (ul. Bednarska; nie istnieje), Bollwerk (obecnie ul. Nabrzeże Wieleckie), Oberwiek (obecnie ul. Kolumba) i Pommerensdorfer Strasse (obecnie ul. Chmielewskiego) do Cap Chérie oraz z ulicy Breitere

Strasse (obecnie ul. Wyszyńskiego) do Bollwerk (obecnie ul. Nabrzeże Wieleckie).

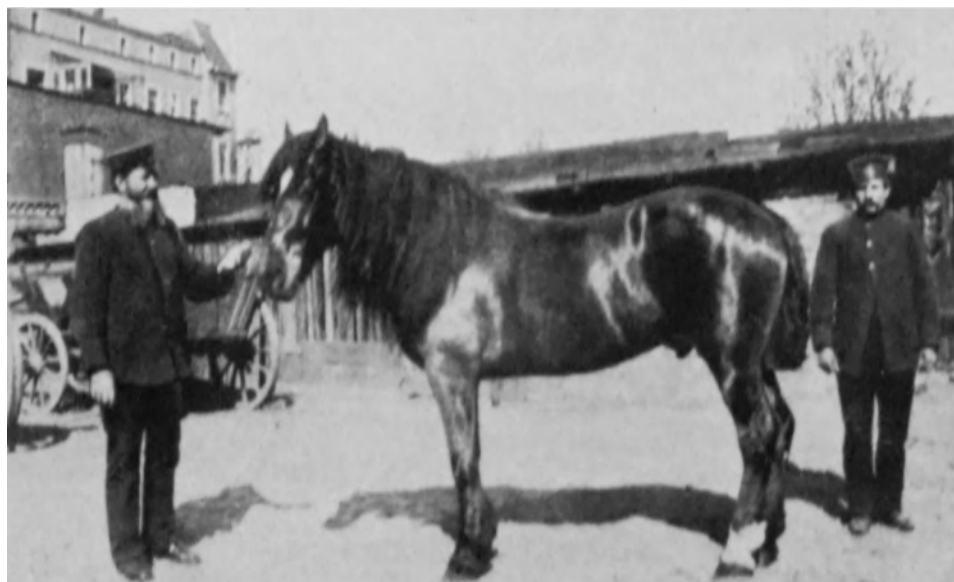
W tym samym roku wybudowano trzecią zajezdnię – przy Oberwiek 86/89. Niestety ze względu na ciasną zabudowę wokół niej ewentualne jej powiększenie nie było możliwe. Na pobliskiej wyspie Rahminsel (obecnie Wyspa Jaskółcza) wybudowano magazyn pasz, kuźnię oraz składowisko końskich odchodów, które sprzedawano jako nawóz miejscowym rolnikom.

Dwa lata później, 14 maja 1887 r., zreorganizowano ruch na linii Westend – Grenzstrasse (obecnie ul. Staszica) poprzez podzielenie jej na dwie. Od tej pory obie linie miały swój początek przy Hauptbahnhof (Dworzec Główny). W 1889 r. gołęcińską linię poprowadzono przez Kleine Domstrasse (obecnie ul. Mariacka).

Załoga tramwajarzy na stacji zmiany koni Grabow (Grabów) przy Poststrasse (obecnie ul. Dubois), 1892 r. (fot. z książki „50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879–1929”, ze zbiorów Książnicy Pomorskiej)



Obsługa tramwajarska z koniem pociągowym rasy duńskiej, 1893 r. (fot. z książki „50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879–1929”, ze zbiorów Książnicy Pomorskiej)

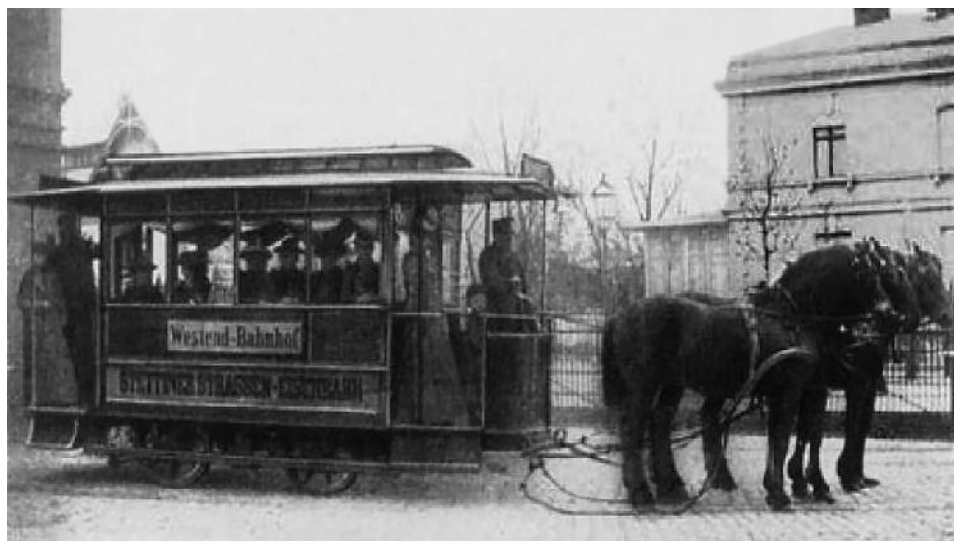


Tramwaje konne przy Königstor (obecnie Brama Królewska), 1886 r. (fot. z książki „50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879–1929”, ze zbiorów Książnicy Pomorskiej)



Tramwaje konne były bardzo popularne wśród mieszkańców XIX-wiecznego Szczecina. W 1896 r. na stanie przedsiębiorstwa znajdowało się 39 wagonów pasażerskich, 12 gospodarczych i 198 koni. Wymiana zwierząt następowała przy zajezdniach Westend (obecnie ul. Piotra Skargi) i Frauendorf (Golęcino) oraz u stóp Fortu Leopolda (obecnie Wały Chrobrego) co 2–3 godziny. W ciągu roku każdy koń nie pracował przez 21 dni.

Z czasem okazało się, że tramwaj konny jest już niewystarczający i władze miasta były zmuszone do znalezienia innego rozwiązania. Pojawiła się możliwość elektryfikacji linii. Jednak wówczas wybór ten budził kontrowersje, ponieważ bano się, że ulice i secesyjne kamienice oszpecone przewodami sieci trakcyjnej stracą swój urok. Postępu jednak nikomu nie udało się zatrzymać.



*Tramwaj konny na Falkenwalder Strasse (obecnie al. Wojska Polskiego), 1893 r.
(fot. z książki „50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879–1929”,
ze zbiorów Książnicy Pomorskiej)*



*Tramwaj konny na Bollwerk (obecnie ul. Nabrzeże Wieleckie) przed skrzyżowaniem w Mönchenbrückstrasse (ul. Bednarska; nie istnieje), 1896 r.
(fot. z książki „50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879–1929”,
ze zbiorów Książnicy Pomorskiej)*