



Jedno z ostatnich zdjęć wagonu 522 wykonane w 1962 roku przed halą zajezdni Gołęcin. Ze zb. M. Markowskiego

Wagony z Oslo i Bergen w Szczecinie

Remigiusz Grochowiak, Mirosław Janiak

Dzieje tramwajów miejskich w Szczecinie obfitują w niezwykle ciekawe epizody, które od kilku lat są przedstawiane na łamach *Świata kolei*. Tym razem chcielibyśmy przybliżyć mało znaną historię eksploatacji w mieście nad Odrą norweskich wagonów doczepnych. Pojazdy te zostały zarekwirowane przez Niemców w Oslo i Bergen w 1944 roku i drogą morską zostały przetransportowane do Szczecina. Część z nich została włączona do eksploatacji jeszcze w czasie wojny, zaś po jej zakończeniu cztery z nich były używane do połowy lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku.

Sytuacja w 1939 roku - Reichleistungsgesetz

Z dniem 1 września 1939 roku weszło w życie poprawione Prawo o świadczeniach rzeczowych na potrzeby Rzeszy (*Gesetz über Sachleistungen für Reichsaufgaben [Reichleistungsgesetz]*¹). Zobowiązywało ono wszystkich mieszkańców Rzeszy do udzielania Państwu nieograniczonej pomocy w okresie prowadzonej wojny, zarówno w zakresie przekazania i udostępnienia posiadanych nadwyżek wszelkich przedmiotów i surowców, jak i oszczędzania pozostałych.

Wprowadzone prawo przestawiało praktycznie całą gospodarkę na potrzeby wojny. Jednostka Zarządzająca stawiała się przy tym instytucją nadrzędną, która dla realizowania celów polityki wojennej mogła sięgać po wszelkie dobra prywatne. Konfiskata ich następowała w myśl ustawy zgodnie z prawem; tym, którzy stawiali opór, groziły sankcje i postępowania sądowe.

Prawo to ingerowało zarówno w sferę życia zwykłych obywateli, jak i w działalność przedsiębiorstw i instytucji państwowych. Rozdział 3 tej ustawy i paragrafy §21 i §22 opisują dokładnie rodzaj

świadczeń gmin na rzecz Rzeszy. Nie odbiegają one znacznie od tych, które mieli czynić mieszkańcy.

Agresja Niemiec na Norwegię

W czasie, gdy wprowadzano nowe prawo, pod koniec 1939 roku, niemiecka machina wojenna święciła tryumfy. Upojony własnym sukcesem Hitler, szykując się do ataku na Francję i Wielką Brytanię, postanowił uderzyć na Danię i Norwegię. Strategicznym celem było zapewnienie niemieckiemu przemysłowi wojennemu dostaw szwedzkiej rudy żelaza, sprowadzanej przez norweski port w Narwiku. Agresja rozpoczęła się 9.04.1940 r. Dzięki nowej taktyce udało się opanować Danię w jeden dzień, Norwegia stawiła opór do połowy czerwca. W zdobywaniu Norwegii brały udział jednostki wojskowe ze szczecińskiego garnizonu, a port w Szczecinie w kwietniu i maju 1940 roku był miejscem załadunku ludzi, sprzętu i zapasów wojsk ekspedycyjnych przeciwko Norwegii. Po jej kapitulacji, hitlerowcy utworzyli w Oslo miejscowy, kolaborancki rząd, na czele którego stanął Vidkun Quisling.

Szczecińskie „zdobycze” wojenne

W początkowych latach wojny Szczecin był miastem leżącym na dalekim zapleczu frontu, a przez to stosunkowo bezpiecznym. Wzmoczona produkcja na potrzeby armii w mocno uprzemysłowionym mieście skutkowałą między innymi znacznym wzrostem liczby tymczasowych mieszkańców, obciążającym jego system komunikacyjny. W połowie 1941 roku *Stettiner Stadtwerke*² zakupiły z Karlsruhe (Badenia-Wirtembergia) pięć wiekowych wagonów doczepnych dla wzmocnienia miejskiego transportu szynowego. Nadano im kolejne numery od 517 do 521 i włączono do ruchu. Były to pojazdy wybudowane w roku 1900 w kołoskiej, wytwórni *Waggonfabrik AG Paul Herbrand & Companie* jako wagony letnie (w Karlsruhe nosiły numery 101–105). Po wieloletniej eksploatacji w tym mieście dokonano ich przebudowy na wagony „całoroczne” i zmieniono im numerację na 201–205. Zabudowa polegała na wykonaniu osmiokiennej ścian bocznych w obrębie przedziału pasażerskiego. W późniejszym okresie dokonano osłonięcia platform wejściowych. W wejściach zamontowano jednoskrzydłowe drzwi przesuwne, a ściany czołowe oszklono trójgłem okien. Na dachu zamontowano urządzenia wentylacyjne. Nadwozie o długości 8730 mm, szerokości 2135 mm i wysokości 2820 mm mieściło 56 osób, w tym 23 na miejscach siedzących (usytuowanych prostopadle do ścian bocznych). Wagon posiadał dwuosiowe podwozie (o rozstawie osi 2,5 m) zespolone z podłoga i ważył 5500 kg. W takiej postaci „herbrandy” znalazły się w Szczecinie. Obsadzano je głównie na linii 2 relacji Berliner Tor (Brama Portowa) – Wendorf (Gumieńce), obsługiwaną przez składy z zajezdni przy Falkenwalderstr. 200 (dziś zajezdnia Pogodno). Nie są znane bliższe losy tych pojazdów po 1945 roku. Wiadomo jednak, że przetrwały wojnę i w pierwszych latach powojennych (1948–50) pojawiały się na linii 5, kursującej wówczas na trasie Drzetowo (ul. Lubeckiego) – Cmentarz Centralny (ul. Ku Słońcu/Sikorskiego). Przynajmniej jeden z tych wozów posiadał



Pamiątkowe zdjęcie wykonane w latach pięćdziesiątych XX wieku przed pochodzącym z Karlsruhe wagonem 518. Archiwum: Artur Ryterski

odmienny układ okien w ścianach bocznych (prawdopodobnie cztery okna szerokie zamiast osmiu wąskich – sfotografowano go na terenie zajezdni Gołęczin w połowie lat 50.). Nic bliższego jednak o tym wagonie nie wiadomo. Kres eksploatacji całej serii miał miejsce przed rokiem 1956, przy czym niektóre z tych wagonów doczekały przemalowania w nowe, kremowo-czerwone barwy miejskie. Najpewniej na ich wycofanie miała wpływ dostawa 16 nowych doczep typu *Lowa* (budowy byłej NRD), które po krótkim pobycie na warszawskich torach, w lutym 1954 roku zasilily tabor tramwajów szczecińskich.

Świadczenia Szczecina

Sytuacja Niemiec zaczęła się dramatycznie pogarszać w połowie 1943 roku po załamaniu się ofensywy wschodniej. Niepowodzenia na froncie dosyć szybko zaczęły się przekładać na życie w samej Rzeszy. Pojawiły się problemy z zaopatrzeniem, które przeniosły się również na komunikację miejską. Brakowało części zamiennych, a dostawy nowych pojazdów pozostawały w sferze marzeń. Racjonowanie paliwa dodatkowo zwiększyło tłok w tramwajach. Te zużywały się szybciej, z powodu braku części były odstawiane, co w konsekwencji zwiększało przepelnienie w tych, które jeszcze kursowały. Niektóre mniejsze przedsiębiorstwa tramwajowe, jak np. Gorzów Wielkopolski czy Eberswalde zdecydowały wręcz o likwidacji trójki tramwajowej i zastąpieniu jej trolejbusową, co przy „nieograniczonych” dostawach taboru z okupowanych Włoch dawało większą pewność utrzymania ruchu. Duże przedsiębiorstwa tramwajowe ratowały się pozyskiwaniem taboru z innych miast, przy czym wraz z upływem czasu utrzymanie nowego wagonu stawało się coraz trudniejsze. Dlatego też w 1944 roku zapadła decyzja o przekazaniu z okupowanej przez Niemców Norwegii wagonów tramwajowych do miast ówczesnej III Rzeszy.

Już wcześniej, bo na przełomie 1943 i 1944 roku Szczecin oddał siedem wagonów letnich (numery 701–707) do Monachium i Katowic. Oficjalnie tłumaczono to zwiększonymi potrzebami przewozowymi w tych miastach i nadmiarem taboru w stosunku do potrzeb w Szczecinie (zaznaczyć tu należy, że w 1942 roku Szczecin dysponował 136 wagonami silnikowymi i 142 doczepnymi). Z drugiej strony przekazano wagony typowo „letnie”, bez możliwości zakrycia burt w zimie, co dodatkowo potwierdza, że wyzbijając się wspomnianych wozów *Stadtwerke* dokładnie przemyślały serię wagonów do oddania. Niemniej dla miasta, którego tabor tramwajowy, zdziesiątkowany kilkoma ciężkimi nalotami bombowymi, najczęściej pozostawał niesprawny w zajezdniach, była to spora „ofiara”. W zamian za przekazane wagony Szczecin miał otrzymać tramwaje z Norwegii. Nie jest wciąż do końca pewne, czy wagony, które później trafiły miasta nad Odrą, były wagonami dla niego przeznaczonymi, czy też Szczecin miał być jedynie punktem tranzytowym dla ich dalszych przemieszczeń w głąb Niemiec. Zwłaszcza, że informacja o tym przesunięciu wagonów nie została oficjalnie umieszczona w wykazach ani dla Bergen, ani dla Szczecina³.

W dniach 11/12.11.1943 roku załadowano na statek wagony doczepne z Oslo, a 5.02.1944 roku również wagony z Bergen. Przekazano wagony wymienione w tabeli 2.

Zaznaczyć należy, że według K.-H. Drewelowa⁴, drugi z „falkenriedów” z Oslo miał numer 487, a nie 490. Autorzy nie są w stanie obecnie określić, który wóz naprawdę



Od 1943 roku Szczecin stał się celem licznych nalotów sił alianckich, które niszczyły miasto wraz z istniejącą siecią tramwajową. Na zdjęciu tramwaj na ulicy Wyzwolenia po nalocie w 1945 roku. Za „Stettiner Bürgerbrief”

Tab.1 Wybrane paragrafy Reichsleistungsgesetz. Źródło: strona internetowa Bundesamt, stan z 23.10.2005 r.

§3a Ogólne świadczenia

Jednostka zarządzająca (Bedarfstelle) może wymagać od osoby świadczącej (Leistungspflichtiger), żeby bezzwłocznie umożliwiła ona korzystanie z rzeczy będących w jej własności lub użytkowaniu, przekazała należne jej prawa własności do rzeczy ruchomych lub inne umożliwiające korzystanie z tych rzeczy, albo też praw tych się zrzekła.

§5 Zagwarantowanie pomieszczeń

- (1) Do udostępnienia są pomieszczenia i miejsca w taki sposób, żeby nie utrudniało to udostępniającemu użytkowania jego pomieszczeń mieszkalnych, przemysłowych, zawodowych lub innych.
- (2) Udostępnienie może polegać na:
 1. udostępnienia dla osób,
 2. udostępnienia zamkniętych pomieszczeń dla zwierząt i środków transportowych, broni i sprzętu.
 3. udostępnienia niezbędnych warsztatów, pomieszczeń służbowych, miejsc i pomieszczeń do składowania.

§8 Oddanie pożywienia dla zwierząt

Właściciel zapasów pożywienia dla zwierząt jest zobowiązany do przekazania nadwyżek paszy, pod warunkiem, że po ich oddaniu właścicielowi nie zabraknie pożywienia dla własnych zwierząt.

§15 Przekazanie przedmiotów

- (1) Właściciele następujących przedmiotów są zobowiązani do ich przekazania lub udostępnienia Jednostce Zarządzającej:
 1. zwierząt wyścigowych, pociągowych i nosnych, psów i gołębi pocztowych,
 2. łądowych, wodnych i powietrznych środków transportu wszelkiego rodzaju,
 3. środków i urządzeń drukarskich i medialnych,
 4. niezbędnych części i akcesoriów, zapasu paszy i paliwa dla powyższych przedmiotów,
 5. innych przedmiotów i praw, które mogą być potrzebne Jednostce Zarządzającej.

trafił do Szczecina, ale biorąc pod uwagę chronologię można by przypuszczać, że gdyby był to wóz 487 – otrzymałby w Szczecinie numer 523, jako „starszy” (patrz tabela 3).

Z ciekawostek warto wymienić, że według niektórych źródeł do Szczecina miały również trafić z Bergen wagony silnikowe 116–118 z wytwórni *Nordwaggon*. Zostały one fabrycznie dostarczone do Bergen jako doczepne (podobnie jak 122). Dopiero w latach 1929–32 zostały tam przebudowane na silnikowe⁵. Miały one zostać, po kilkutygodniowym postoju w Szczecinie, przekazane w marcu 1945 roku do Magdeburga, gdzie otrzymały numery 56¹–58¹. Stanowczo protestują przeciwko tej wersji źródła norweskie, według których zaden z tych wagonów nigdy nie dotknął kołami brzozy w szczecińskim porcie. Zdaniem norweskich badaczy dziejów komunikacji miejskiej wagony te wysłano bezpośrednio

z Bergen do Magdeburga; odpłynęły statkiem 30.09.1944 roku.

Nowe wagony na szczecińskich szynach

Wagony z Oslo dotarły do Szczecina w oryginalnym, jasnoniebieskim malowaniu, natomiast wagony z Bergen w jasnożółtym. Zostały rozładowane z porcie szczecińskim, przy czym z powodu braku miejsca w zajezdniach, po krótkim okresie postoju w nieznanym miejscu, zostały w części odstawione na końcowym przystanku na Gocławiu. Świadek tamtych dni, Günter Albrecht, wspomina: *Norweskie wagony istniały naprawdę. Widziałem je odstawione na przystanku końcowym na Gocławiu w lecie 1944 roku (pracowałem tam wtedy jako L.W.-Heifer⁶). O ile sobie dobrze przypominam, były one ciężkiej budowy, miały jasnoniebieskie malowanie i zasłonki w oknach. W ruchu w tym stanie nie były nigdy.*



Wagon Hawa nr 606 w oryginalnym malowaniu. Wyglądające identycznie wozy numer 602 i 603 zostały dostarczone do Szczecina w 1943 roku. W takim stanie nie zostały prawdopodobnie nigdy włączone do eksploatacji, a w 1946 roku sprzedane do Warszawy. Oslo Valerenga.



Wagon motorowy 58 (ex Bergen 118) w Magdeburgu. Według różnych źródeł, w swojej drodze z Norwegii do Niemiec miał przez kilka tygodni stać w szczecińskim porcie.



Niewyraźne zdjęcie wagonu 527 wykonane na Alei Wojska Polskiego w 1947 roku. Ze zb. autora

Tab.2 Wagony z Oslo i Bergen przekazane do Szczecina

OSLO				BERGEN			
Nr tab	Typ	Rodzaj wagonu	Rok budowy	Nr tab	Typ	Rodzaj wagonu	Rok budowy
602	Hawa	doczepny	1921	122	Nordwaggon	doczepny	1921
603	Hawa	doczepny	1921	132	Skabo	doczepny	1936
489	Falkenried	doczepny	1913				
490	Falkenried	doczepny	1913				
540	LHB	doczepny	1899				

Wg Roy Budmiger i Herr Nygaard oraz „Die Geschichte der Bergener Strassenbahn”, Bufo-Verlag

Prawdopodobnie tylko część sprowadzonych wagonów, po przystosowaniu ich do wymagań szczecińskich, wyjechała z końcem 1944 roku do obsługi linii. Byli mieszkańcy Szczecina pamiętają je głównie na linii 2 do Cmentarza Centralnego. Wspominają oni o *dużym wagonie, w szczecińskim malowaniu, o nietypowym wyglądzie*.⁷ Günter Albrecht dodaje: *Na linii 2 obsadzony był latem 1944 roku duży, ciężki wagon doczepny z otwartymi pomostami w oryginalnym szczecińskim malowaniu. Zawsze sądziłem, że musiał to być wagon z Danii, ale to pewnie się nie zgadza. Nie jestem w stanie przypomnieć sobie numeru, mógł to być 523 lub 524 (...). O norweskich wagonach pisano również w informacjach zakładowych, rozsyłanych przez rodziny pracownikom walczącym wówczas na froncie wojennym*⁸.

Sytuacja po wojnie

Wraz z zakończeniem wojny w Szczecinie pozostało zatem siedem norweskich wagonów (numery 522–527[?] i jeden wóz bez numeru szczecińskiego). W spisie inwentarowym z sierpnia 1945 roku wymieniany jest jedynie wagon nr 132 (późniejszy 528?), co ciekawe – pod swoim oryginalnym numerem z Bergen. Harald Neise twierdzi, że jeden z norweskich wagonów został całkowicie zniszczony w wyniku działań wojennych. Źródła norweskie podtrzymują, że właśnie ten wagon został zniszczony w czasie wojny, źródła polskie potwierdzają jednak bez wątpliwości, że wagon wojnę przetrwał. Według danych MPK w 1955 roku wagon 528 jest wymieniany na stanie zajezdni Niemierzyn⁹.

Pod koniec 1945 roku (lub na początku 1946) do Warszawy zostały sprzedane trzy wagony norweskie z przeznaczeniem do obsługi tamtejszej Elektrycznej

Kolei Dojazdowej. Wśród przekazanych pojazdów znalazły się obydwie wagony typu *Hawa*, numery 525 i 526 (ex 602, 603 Oslo)¹⁰ oraz wagon doczepny typu *Falkenried*, nr 524 (ex 490 Oslo, ex KES 189)¹¹. Autorem nie są znane powody, dla których władze miejskie Szczecina zdecydowały się na sprzedaż tych pojazdów. Ponieważ pod koniec roku 1945 dokonano podobnej transakcji z Poznaniem (sprzedano tam 30 wozów tramwajowych, a uzyskane sumy pozwoliły na zapłacenie zaległych wynagrodzeń miejskiej administracji), można przypuszczać, że wyprzedaz taboru była podyktowana jego nadmiarem w stosunku do aktualnych potrzeb zniszczonego miasta. O fakcie sprzedaży dla EKD trzech dużych doczep norweskich należy sądzić, iż parametry tych wozów wystarczająco spełniały tamtejsze wymagania eksploatacyjne. Grodziska kolejka w istocie była czymś pośrednim między tramwajem a pociągiem. Niewykluczone więc, że pojemne i masywne wagony z Oslo najlepiej nadawały się do tego rodzaju pracy, jako tymczasowy ekwiwalent właściwego taboru kolejowego. W tym miejscu wypada poświęcić kilka słów pojazdowi wyekspediowanemu do Warszawy. Wagon *Falkenried* 524 był pojazdem bliźniaczym z wagonem nr 523, opisanym w dalszej części artykułu, zaś oba swoją siedmiookienną sylwetką (pięciookienny zamknięty przedział pasażerski, po jednym oknie bocznym na każdym z pomostów) były bardzo zbliżone do wozów typu *Hawa* (525–526). Różniły się głównie wielkością pomostów wejściowych i rozstawem osi („hawy” miały dłuższe pomosty, „falkenriedy” – większy rozstaw osi). Doczepy wyprodukowane dla KSS w *Hannoversche Waggonfabrik* w roku 1921 posiadały nadwozie o długości 11 200 mm, szerokości 2030 mm

i wysokości 3035 mm. Na każdym pomoście były 24 miejsca stojące, we wnętrzu – 24 siedzące, na dwóch ławkach rozmieszczonych wzdłuż ścian bocznych (brak danych o ilości miejsc stojących wewnątrz wozu). Pomosty były nieosłonięte. Nadwozie spoczywało na kratownicowym podwoziu, o rozstawie osi 3,2 m. „Hawa” była bardzo ciężka – ważyła około 10 ton. Nie wiele wiadomo o losie obu tych doczep w latach 1944–45. Ich wygląd z tego okresu pozostaje nieznanym. Można przypuszczać, że niezależnie od braku wzmianki o ich eksploatacji w Szczecinie, w ewidencji taborowej były umieszczone pod numerami 525 i 526, na co pośrednio wskazuje istnienie wagonu o kolejnym numerze – 527 (z Bergen). Ich wczesno-wojenna „emigracja” do Warszawy (wraz z trzecią doczepą – „falkenriedem” 524) nie ułatwia niestety rozwiązania całej zagadki. Utrudnieniem jest również fakt, iż na EKD wagony te otrzymały bardzo podobne do szczecińskich numery taborowe 521–523, co dodatkowo zaciemnia obraz i jest przyczyną błędów spotykanych w różnych publikacjach¹².

W Szczecinie pozostałyby zatem jedynie wagony: 522, 523 i 527 oraz wagon o numerze 132 (prawdopodobnie późniejszy 528).

Wagon 527

Istnienie pierwszych trzech wagonów po wojnie potwierdzają zachowane zdjęcia. W stosunkowo dobrym stanie wojnę przetrwał wagon 527, ex Bergen 122. Zbudowano go w roku 1921 w wytwórni *Nordwaggon* w Bremie w serii liczącej 10 sztuk (numery w Bergen 116–125). Był to dwuosiowy pojazd o masywnej konstrukcji, z kratownicowym podwoziem o rozstawie osi 3,2 m i nadwoziu



Stojący na przystanku końcowym przy Urzędzie Wojewódzkim tramwaj linii 7 około 1946 roku. Jako druga przyczepa wyraźnie widoczny wagon 527.
Ze zb. autora

z odkrytymi platformami wejściowymi i sześcioma oknami o charakterystycznym podziale. Wóz miał długość 9,5 m, szerokość 2,1 m, masę 8,2 t, pojemność całkowitą – 64 osoby, w tym 24 na miejscach siedzących i w tej wersji znalazł się w Szczecinie. Wagon został pomalowany w jasnokremowe barwy szczecińskie jeszcze przed zakończeniem wojny i otrzymał nowe numery boczne. Wyraźnie wskazuje na to zdjęcie wykonane na Alei Wojska Polskiego pod koniec lat 40. Co ciekawe, na pojeździe nie umieszczono herbu miasta. Wagon ma jeszcze otwarte pomosty. Na wszystkich zdjęciach wyraźnie widać charakterystyczny układ okien bocznych: małe, duże, małe, małe, duże, małe. Wagon ten był najprawdopodobniej początkowo eksploatowany w zajezdni Pogodno, na co wskazują zachowane zdjęcia w składach z wozami motorowymi typu *Niesky* na linii 1 oraz na linii 7. Zdjęcia musiały być wykonane w okresie do 1951/52 roku, do kiedy tramwaje były wciąż malowane w jasnokremowy kolor¹³. Dopiero z końcem 1951 roku rozpoczyna się wieloletnia akcja przemalowywania posiadanego taboru na kolor kremowo-czerwony¹⁴. Wtedy też najprawdopodobniej przy okazji większego remontu w wagonie zostały zabudowane platformy oraz zamontowane światła pozycyjne. Po remoncie wóz przypuszczalnie nie trafił już do zajezdni Pogodno, lecz do zajezdni Gołęcin, gdzie był ujęty w spisie z 1955 roku¹⁵. Wagon kursował na liniach obsługiwanych przez tę zajezdnię przynajmniej do roku 1965, kiedy został sfotografowany na końcówce Gocław przez Hansa Lehnharta. W opublikowanym rok później wykazie wagonów Lehnhart podaje, że wagon 527 wciąż istnieje¹⁶. Do wyjaśnienia pozostaje fakt, czy oparł ten wykaz na swoim pobycie rok wcześniej w Szczecinie, czy też był w posiadaniu nowszych danych. Faktem jest, że w kończącym rok 1967 zestawieniu wagonów doczepa 527 nie jest już wymieniana¹⁷.

Wagon 522

W równie dobrym stanie musiał przetrwać wagon 522, ex Oslo 540. Wagon ten został wyprodukowany w roku 1899 przez wytwórnię *Linke-Hoffman-Busch* dla jednego z trzech przedsiębiorstw eksploatujących tramwaje w Oslo – *Kristiania Kommunale Sporvei* (KKS)¹⁸. Był to dwuosiowy, pojemny, ciężkiej budowy pojazd z otwartymi pomostami wejściowymi, o nadwoziu ponaddziesięciometrowej długości, szerokości 2,05 m, wysokości 3,35 m, rozstawie osi 3 m i masie 7,6 t. Mogło nim podróżować 68 osób, w tym 20 na miejscach siedzących. Po 19 miejsc stojących liczyły oba duże pomosty. W obu ścianach bocznych umieszczono trzy okna w układzie: duże, małe, duże. Po ujednoczeniu numeracji w *Oslo Sporveier A/S* wagon otrzymał numer 540 (ostatni z całej 12-wagonowej serii 529–540; w KKS 250–261). W takim stanie trafił na szczecińskie tory na początku 1944 r. Nie są na razie znane żadne zdjęcia z wczesnego okresu eksploatacji, pierwszym jest ujęcie na terenie zajezdni Gołęcin wykonane ok. 1962 roku. Znajdujący się na nim wagon o pięciu oknach według Guntera Albrechta był już w ruchu przed końcem wojny¹⁹. Co ciekawe, według niego wagon już wówczas kursował w wersji pięciookiennej. Nie udało się tego na razie potwierdzić. Istniejące zdjęcie bliźniaczego wagonu 535 w Oslo przedstawia układ okien duże, małe, duże. Również zachowany rysunek techniczny²⁰, wykonany w Szczecinie 3.02.1944 roku wskazuje, że wagon 540 dotarł do miasta w takiej samej wersji. Nie jest wykluczone, że z powodu obowiązku zaciemnienia wagonów dokonano przeróbki układu okien jeszcze przed końcem wojny.

Bardziej prawdopodobne jest, że przebudowy dokonano już po wojnie, podczas zabudowania pomostów. W 1955 roku wagon 522 był wymieniany na stanie zajezdni Gołęcin. Podobnie jak w przypadku wagonu 527,



Wagon 527 (w środku) na ulicy Wielkiej (ob. Wyszyńskiego) około 1960 roku.
Ze zb. autora

również ten był wymieniany przez Hansa Lehnharta w wykazie z 1966 roku. Założyć zatem można, że musiał on go widzieć podczas wizyty w Szczecinie rok wcześniej.

Wagon 523

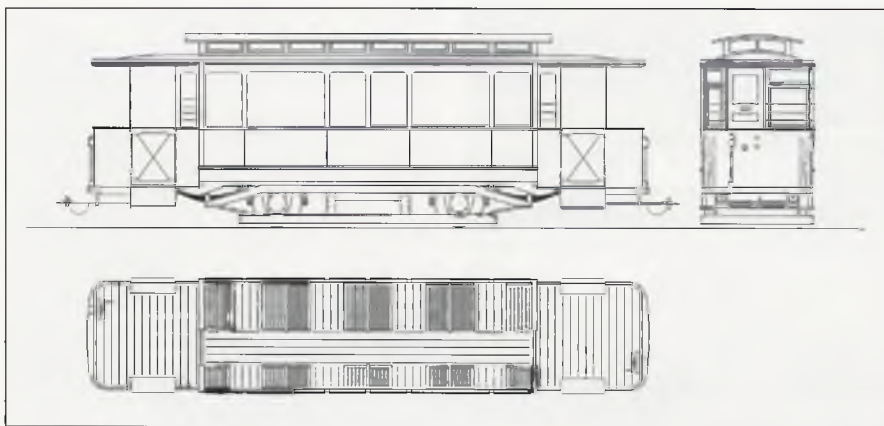
Na stanie Zajezdni Gołęcin w 1955 roku wymieniany jest jeszcze wagon numer 523. Z zachowanego rysunku technicznego wynika, że jest to wagon ex 489 z Oslo. Porównując zachowane zdjęcie wagonu 488 z Oslo ze zdjęciem wykonanym na Placu Żołnierza Polskiego²¹ można potwierdzić, że wagon *Falkenried* rzeczywiście kursował na liniach obsługiwanych przez tą zajezdnię. Prawdopodobnie również on doczekał się zabudowy platform oraz przemalowania w nowe, kremowo-czerwone barwy miejskie. Zanim jednak znalazł się w Szczecinie, a więc



Powyżej: Wyprodukowana w fabryce Nordwaggon seria wagonów była eksploatowana w Bergen również po zakończeniu wojny.

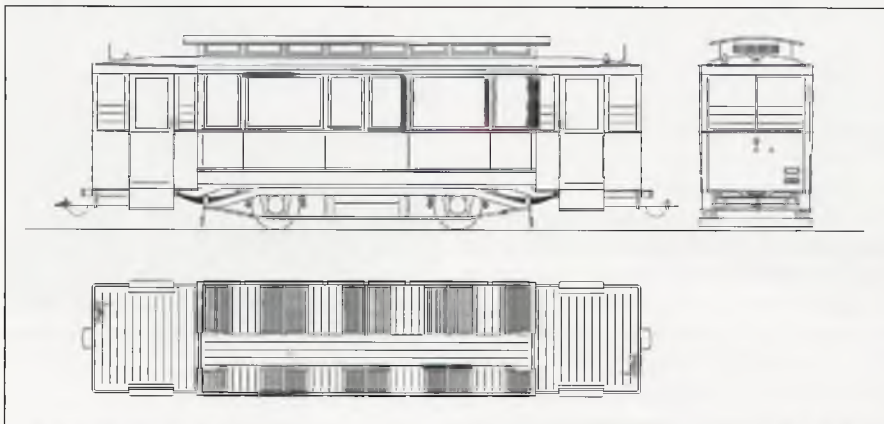
Obok: Podczas swojej wizyty w Szczecinie w 1965 Hans Lehnhart sfotografował, znajdujący się wciąż w eksploatacji, wagon 527. Końcówka Gocław. Fot. H. Lehnhart





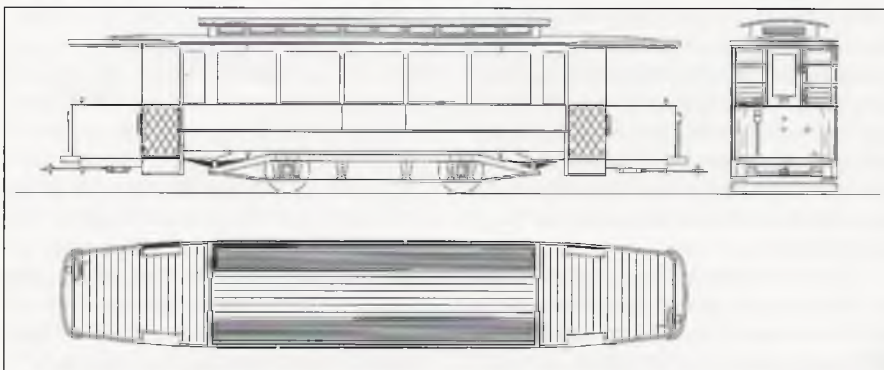
Rys. 5. Schemat wagonu 527 (wersja 1).

Rys. D. Walczak



Rys. 6. Schemat wagonu 527 (wersja 2).

Rys. D. Walczak



Rys. 4. Schemat wagonów 525 i 526.

Rys. D. Walczak

przed rokiem 1944, przechodził różne koleje losu. Wybudowano go w hamburskiej wytwórni *Falkenried* w roku 1913 dla *Kristiania Elektriske Sporvei* (tam nr 179), a od około 1924 roku należał do inwentarza OS A/S (seria 487–513). Był to duży pojazd o dwuosowym, kratownicowym podwoziu (rozstaw osi 3,6 m) i siedmiookiennym nadwoziu o długości 10,47 m i szerokości 2,05 m, z odkrytymi pomostami. Całość ważyła 8,3 tony. Brak jest fotografii przedstawiających „falkenrieda” 523 we wczesnym okresie eksploatacji w Szczecinie. W zbiorach prywatnych natrafiono na zdjęcie tego wagonu w składzie z wozem motorowym LHB na przystanku końcowym linii 3 w Łasku Arkońskim. Wykonano je około 1951 roku i przedstawia wagon 523 z odkrytymi platformami, w kremowym malowaniu, bez miejskiego herbu. Obsada na linii 3 wskazuje na fakt, iż przez pewien okres pojazd

eksploatowała także zajezdnia na Niemierzynie. Ponieważ w 1965 roku Hans Lehnhart nie odnotował istnienia takiego wagonu w Szczecinie, należy przyjąć, że właśnie wtedy wagon skasowano. Zważając, że w tym roku zmniejsza się ilość posiadanego taboru *Oslo* z trzech na dwa wagony²². Przetrawienie wozu 523 do tego okresu potwierdza również fakt, że podczas przebudowy wszystkich silnikowych wagonów LHB na doczepne pominięto numery 522 i 523. To pominięcie może oznaczać, że w czasie, gdy dokonywano teje przebudowy (lata 1959–60), komplet wozów norweskich pewnie był już po zabudowie pomostów i zakładano ich dalszą eksploatację jeszcze przez jakiś czas. W każdym razie raczej nie dokonano tej zabudowy później. Podsumowując – wiemy, że na pewno zabudowy pomostów dokonano w wagonach 522 i 527 oraz przypuszczamy, że także w 523.

Ale na fotografii z lokalnej gazety *Kurier Szczeciński* (16.04.1957) ten ostatni wciąż jeszcze widnieje jako odkryty.

Wagon 528

Niejasna pozostaje kwestia wagonu numer 528. Według spisu wagonów z 1955 roku jest on wymieniany na stanie zajezdni Niemierzyn²³. Natomiast według wykazu inwentarzewego MPK Szczecin z 1957 roku nie ma go już w wykazie taboru.

Biorąc pod uwagę, że w owym czasie zgadza się posiadana liczba wagonów *Wismar* i *Niesky* (12 sztuk) oraz *Oslo* (3 sztuki), do wyjaśnienia pozostaje fakt, czy wagon 528 to faktycznie ex *Skabo* 132, i czy w takim przypadku został skasowany w okresie 1955–57? I dlaczego w 1945 roku wciąż figuruje pod numerem 132?

Wagony doczepne typu *Skabo* zostały wyprodukowane dla Bergen w ilości dziewięciu sztuk (seria 131–139) przez wytwórnię *Skabo Jernbanevognfabrik* w Oslo, w latach 1936–40. Były to dwuosowe (rozstaw osi 2,8 m) wagony tramwajowe lekkiej budowy (masa 6 t), z jednym wejściem pośrodku obu ścian bocznych. Zaokrąglone kształty nadwozia (długości 9,6 m, szerokości 2,1 m), duża powierzchnia okien, miękkie siedzenia dla 30 osób (drugie tyle miejsc stojących), nisko usytuowane stopnie wejściowe, wszystko to sprawiało nowoczesne, jak na owe czasy, wrażenie. Wagon 132, wyprodukowany w roku 1936, był eksploatowany w Bergen przez blisko osiem lat (do lutego 1944 roku), by następnie znaleźć się w Szczecinie. Jego losy do zakończenia wojny nie są znane. Autorzy przypuszczają, że wagon został uruchomiony już po wojnie – z numerem 528, albo, jeśli eksploatowano go jeszcze w latach wojennych, kursował z numerem z Bergen (w Szczecinie numer 132 nie był wcześniej obsadzony żadnym wozem motorowym). Istnienie wykonanej ok. 1960 roku fotografii nieznanego doczepy, której widoczne fragmenty są identyczne z wyglądem doczepy typu *Skabo*, z wozem 4N₁ na linii 6 przeczyłoby także temu, że *Skabo* skasowano około roku 1956–57. Wagon przypuszczalnie wycofano z eksploatacji dopiero około 1963 roku, a jego pudło wykorzystano do budowy wiaty rowerowej na terenie zajezdni tramwajowej Pogodno, o której byli pracownicy mówią, że była wykonana z pudła tramwaju, a nie autobusu. A jeśli z tramwaju – to, według autorów, z doczepy *Skabo*. Nawiasem mówiąc, pozostałe w Bergen osiem wagonów tego typu eksploatowano tam do 31.12.1965 r. Ciekawostką także pozostaje fakt, że przypuszczalnie przez większość okresu eksploatacji wagonu *Skabo* 528 w Szczecinie, w oficjalnych rocznych statystykach MPK był wliczany w inwentarz wagonów typu LHB. Wydaje się to o tyle prawdopodobne, że twórcy te statystyki pracownicy nie rozróżniali również wagonów LHB od typów *Wismar* i *Niesky*, umieszczając wszystkie wagony doczepy z wejściem pośrodku pod nazwą LHB²⁴.

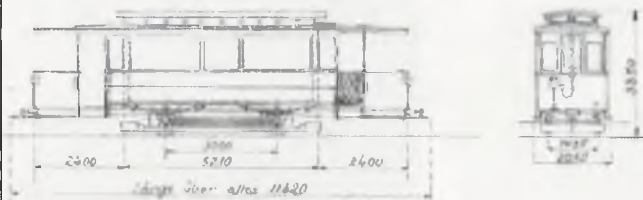
Zakończenie eksploatacji

Na koniec parę słów o wagonach z Norwegii przekazanych do Warszawy. Jak wspomniano wcześniej trzy z nich (dwa typu *Hawa* i jeden *Falkenried* – wszystkie rodem z Oslo) zasilili park Elektrycznej Kolei Dojazdowej (od 1951 roku – Warszawskiej Kolei Dojazdowej). Stacjonowały w „zajezdni” w Grodzisku Mazowieckim. Otrzymały numery taborowe 521–523 i charakterystyczne dla tej kolei malowanie: kremowo-granatowe z czarnym

Beiwagen Nr. 522

(früher Oslo Nr. 540)

Wagengewicht 7,6t



Plätze: Inner. 20 Sitzplätze
10 Stehplätze

Vord. Plattform 19

Hint. 18

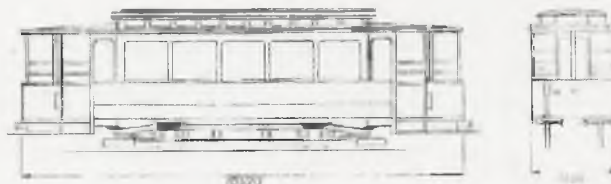
Fassungsvermögen 67 Personen nach B.O.Strb.

Laufrad $\phi = 760$ mm

Städt. Straßen- u. G.-u.-B. Abt. Straßenbahn und Kraftverkehr	
Abt. <u>Wagen</u>	M. <u>1:100</u>
Zeichn. <u>Siamke</u>	Zustimmung Nr.
Gepr. Nr. <u>3.2.44</u>	S 227
Anhängewagen <u>522</u>	

Anhängewagen 523

(früher Oslo Nr. 489)

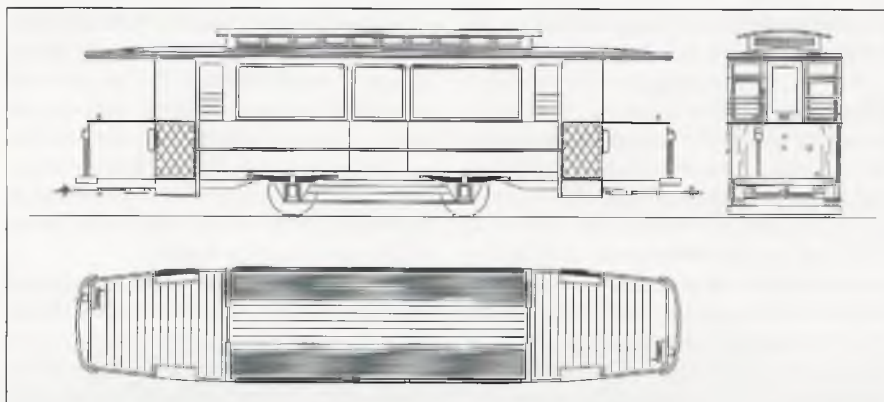


Städt. Straßen- u. G.-u.-B. Abt. Straßenbahn u. Kraftverkehr	
Abt. <u>Wagen</u>	M. <u>1:75</u>
Zeichn. <u>St</u>	Zustimmung Nr.
Gepr. Nr. <u>23.6.44</u>	S 228 a
Anhängewagen <u>523</u>	

Wykonany w warsztatach Stadtwerke Stettin w 1944 roku rysunek techniczny wagonu 522 potwierdza jego norweskie pochodzenie.

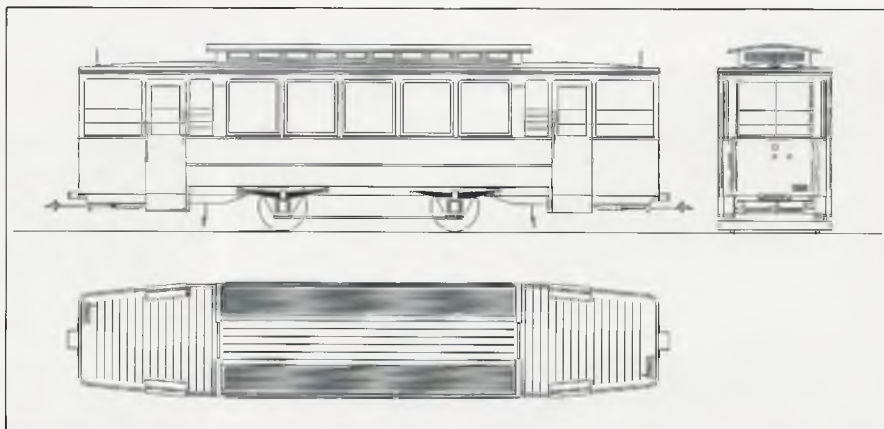
Rysunek techniczny wagonu 523 wykonany w czerwcu 1944 roku.

pasem pod linią okien. Widywano je głównie na trasie Warszawa Al. Jerolimskie – Włochy k. Warszawy, w zestawieniu z wypożyczonymi od Tramwajów Warszawskich wagonami motorowymi typu K. W pierwszych latach powojennych brakowało na EKD właściwego taboru kolejowego, wobec czego na części tras wykorzystywano odpowiednio przystosowany, normalmotorowy tabor tramwajowy. Zamówione przez Warszawę jeszcze przed wybuchem II wojny wagony K, rewindykowane po II wojnie z sieci tramwajowej Berlina (trafiły tam w latach 1939/40), były pojazdami na tor 1435 mm i do czasu przekucia torowisk miejskich w Warszawie z dotychczasowej szerokości 1525 mm na normalną szerokość, wspierały funkcjonowanie EKD w ilości 6 sztuk. Włączono je do eksploatacji w malowaniu kremowo-czerwonym (wciąż z berlińskimi, czterocyfrowymi numerami taborowymi), co wyróżniało je od stałego taboru grodzkiego przewoźnika. Przystosowanie wozów tramwajowych do ruchu po torach kolejowych wymagało poszerzenia powierzchni tocznych obręczy zestawów kołowych, co uzyskano przez montaż do kół dodatkowych, odpowiedniej szerokości pierścieni, o średnicy odpowiadającej średnicy koła. Nie jest pewne, czy takie rozwiązanie zastosowano w doczepach norweskich – możliwe, że jako własność EKD otrzymały one zestawy kołowe z obręczami kolejowymi. Świadczyli, że pociągi tramwajowe z doczepami norweskimi zestawiano w klasyczny sposób (tj. wóz motorowy i doczepy) lub w „wahadło” – wóz motorowy-doczepy-motorowy. Wraz z poprawą sytuacji taborowej na kolei dojazdowej wagony K wróciły na sieć miejską, natomiast doczepy norweskie wycofano z użycia około 1949 roku. Prawdopodobnie zanim



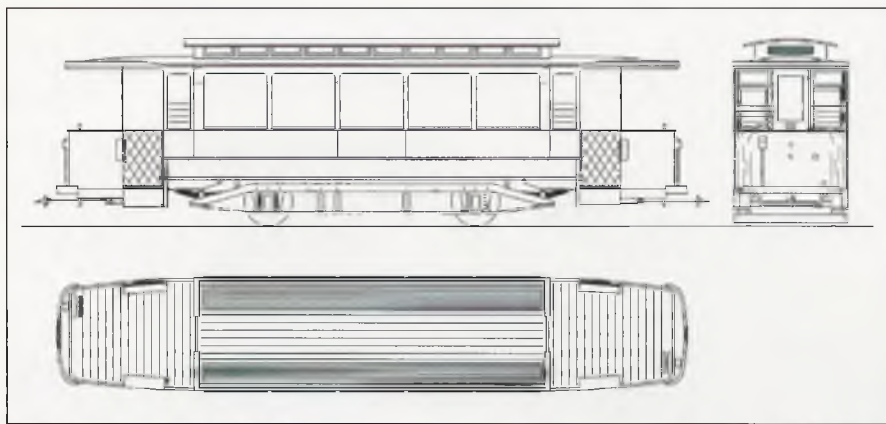
Rys. 1. Schemat wagonu 522 (wersja 1).

Rys. D. Walczak



Rys. 2. Schemat wagonu 522 (wersja 2).

Rys. D. Walczak

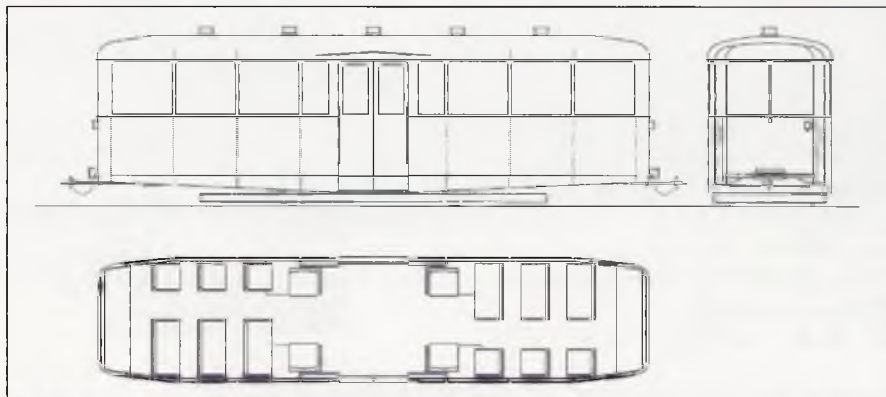


Rys. 3. Schemat wagonów 523 i 524.

Rys. D. Walczak



Fatalnej jakości zdjęcie wagonu z Oslo zostało zamieszczone w jednym z wydań Kuriera Szczecińskiego. Jedynie liczba okien w ścianie bocznej i kilka innych detali pozwala stwierdzić, że uwieczniony został wagon 523. Plac Żołnierza Polskiego, kwiecień 1957. Ze zb. autora



Rys. 7. Schemat wagonu 528.

Rys. D. Walczak

to nastąpiło, wyposażono je jeszcze w przelotowy przewód powietrzny, by mogły być łączone z pozostałymi pojazdami EKD, które posiadały typowe kolejowe hamulce pneumatyczne. Zachowała się fotografia pociągu EKD zestawionego z wagonu motorowego i doczepnego budowy angielskiej oraz doczepy norweskiej. Ponieważ na wszystkich przystankach końcowych EKD – poza jednym, we Włochach, zakończonym pętlą – zmiana kierunku jazdy wymagała przetaczania wozów, doczepy norweskie musiały posiadać wyposażenie umożliwiające działanie hamulca pneumatycznego pociągu, przynajmniej w postaci wspomnianego przewodu przelotowego. Kres ich pracy nastąpił przypuszczalnie z chwilą dużej dostawy dla EKD nowych wagonów doczepnych z wytwórni

w Chorzwie (zbudowanych na wzór doczep angielskich, w latach 1948–49)²⁵. Po zakończeniu eksploatacji na EKD jeden z wagonów *Hawa* (ex 602 Oslo) trafił na Nakielską Kolej Dojazdową, a zakończył służbę jako magazynek na boczniczy w Mławie. Został tam odnaleziony przez miłośników z Oslo, którzy go odkupili do muzeum. Wagon był jednak w fatalnym stanie i nie nadawał się do odbudowy. Został rozebrany w Oslo²⁶. Los pozostałych „norwegów” pozostaje niezany.

Wiele lat po zakończeniu eksploatacji wagonów z Norwegii w Warszawie, w szczecińskich zestawieniach taborowych za rok 1962 pojawia się nagle czwarty wagon typu Oslo²⁷. Czyżby zatem odesłano któryś z wagonów z powrotem do Szczecina? Hipoteza ta wydaje się

być mało prawdopodobna, choć jak na razie brak dowodów przemawiających za lub przeciw tej wersji.

Podsumowanie

Ponaddwudziestoletni epizod norweskich wagonów na szczecińskich szynach kończy się w 1967 roku wraz ze skreśleniem z inwentarza ostatniego wagonu. Wyeksploatowane pojazdy zostały prawdopodobnie pocięte na złom, choć nie da się wykluczyć, że stoją wciąż gdzieś jako altanka na działce...

Panowie Nygaard i Roy Budmiger zechcą przyjąć od Autorów podziękowania za udostępnienie wykonanych w Norwegii zdjęć wagonów.



Wagony z Karlsruhe w pierwszych latach powojennych kursowały głównie na linii 5. Plac Żołnierza Polskiego, około 1946 roku.



Bliźniaczy do wozu 489 wagon 488 na ulicach Oslo Lindern.

Ze zb. autora



Eksploatowany w Bergen wagon 137 niewiele różnił się od dostarczonego do Szczecina wozu 132. Fot. Leif Bang



Autorom nie udało się odnaleźć żadnego dobrego zdjęcia wagonu Skabo na szczecińskich szynach. Na tym zdjęciu wagon Skabo (w składzie tramwaju linii 6 w stronę Gocławia) jest zasłonięty przyczepą Lowa. Przyglądając się jednak dłużej, łatwo jest zauważyć charakterystyczne cechy wagonu Skabo. Brama Portowa, ok. 1960.

Ze zb. autora

Przypisy

- ¹ Informacje od F. Lammers, 2005 r. oraz z różnych stron internetowych. Prawo uchwalone 13.07.1938 r.
- ² Stettiner Stadtwerke GmbH (Komunalne Szczecińskie Zakłady Miejskie Sp. z o.o.) składały się wówczas z czterech oddziałów: Wodociągów i Kanalizacji, Gazowni, Elektrowni, Tramwajów i Autobusów.
- ³ *Nahverkehrsgeschichtliche Blätter 2*
- ⁴ K.-H. Drewelow – *Strassenbahn in Pommern*, Eggsham 1989.
- ⁵ op.cit.
- ⁶ Luftwaffe-Helfer – młodociany pracownik pomocniczej służby Sił Powietrznych III Rzeszy.
- ⁷ List K.H. Drewelow do K.-H. Gewandt z 1984 r.
- ⁸ K.-H. Gewandt, *Strassenbahn in Stettin*, maszynopis z 1986 r.
- ⁹ Wykaz wagonów MPK Szczecin z dnia 28.05.1956 r. (stan na 31.12.1955 r.), archiwum Mirosław Janiak.
- ¹⁰ Wagony *Hawa* zostały wyprodukowane dla *Kristiania Sporvei Selskab* w latach 1921–24 przez *Hanoversche Waggonfabrik* w liczbie 34 szt. (seria OS A/S 601-634). Ostatni z nich jest eksponatem muzealnym w Oslo.
- ¹¹ Numeracja szczecińska wozów 524–526 hipotetyczna – Dariusz Walczak, Mirosław Janiak. Jako kryterium przyjęto rok produkcji (patrz tabela 3).
- ¹² Najpewniej „falkenried” otrzymał na EKD nr 521, natomiast „haw” nr 522 (ex Szczecin 525? ex 602 Oslo) i nr 523 (ex Szczecin 526? ex 603 Oslo).
- ¹³ wycinki z *Kuriera Szczecińskiego*
- ¹⁴ op.cit.
- ¹⁵ Archiwum Mirosław Janiak
- ¹⁶ *Strassenbahn Magazin* z 1966r.
- ¹⁷ Tomasz Igielski – *Kronika numeracji MPK Szczecin*, maszynopis.
- ¹⁸ Pozostałe przedsiębiorstwa tramwajowe działające w Kristianii to: *Kristiania Sporvei Selskab* (KSS) i *Kristiania Elektriske Sporvei* (KES). Kristiania to nazwa Oslo do roku 1924. Po roku 1924 dokonano komunalizacji sieci tramwajowej i utworzono działająca do dziś miejską spółkę *Oslo Sporveier A/S*, wprowadzając jednolitą numerację taboru. Przypadek sprawił, że do Szczecina trafiły doczepy ze wszystkich trzech dawnych przedsiębiorstw tramwajowych Kristianii.
- ¹⁹ List G. Albrechta do K.-H. Gewandt z 1982 roku.
- ²⁰ Rysunek wagonu nr 522 ex Oslo 540, Stettiner Stadtwerke, 3.02.1944 r.
- ²¹ Zdjęcie z *Kuriera Szczecińskiego* z 16.04.1957 roku.
- ²² Analizy MZK Szczecin.
- ²³ Zajezdnia Niemierzyn oprócz wagonu 528 posiadała wówczas jeszcze dwa „wismary” z wejściem po środku – 503 i 505.
- ²⁴ Trudno wyjaśnić, dlaczego przyjęto oznaczenie LHB dla wszystkich doczepnych wagonów jednoweściowych, skoro akurat doczepy LHB były pierwotnie wozami motorowymi, a właśnie „wismary” (497-506) i „niesky” (507-516) fabrycznie były wagonami doczepnymi. Wspólna cechą LHB, „wismarów” i „nieskich” był jedynie rok produkcji (1930), bo jako doczepy LHB (516“521”, 524”, 525”) różniły się nieco od doczep *Wismar* i *Niesky*.)
- ²⁵ Na podstawie informacji A. Szymiczka z Warszawy.
- ²⁶ Informacje z Oslo i Bergen – Roy Budmiger i Herr Nygaard.
- ²⁷ Analizy MZK Szczecin.

Tab. 3

Dane techniczne wagonów norweskich eksploatowanych w Szczecinie

Nr tab	Pochodzenie	Producent	Ilość	Rok bud.	Poprzedni numer	Lata eksploatacji.	Wymiary (w mm)				Miejsc		Masa całkowita
							dług.	szer.	wys.	rozstaw osi	siedz.	stoj.	
517 - 521	Karlsruhe	Herbrand	5	1900	201-205	1941 - 1956	8490	2000	2820	2500	23	33	5500
522	Oslo I	Busch/KSS	1	1899/19	540	1944-1967	10010	2050	3350	3000	20	47	7600
523, 524?	Oslo II	Falkenried	2	1913	489,490*	1944-1965	10520	2050	3330	3600	24	41	8310
525?, 526?	Oslo III	HAWA	2	1921	602,603	1944-1945	11200	2030	3305	3200	24	48	7600
527	Bergen I	Nordwaggon	1	1921	121	1944-1966	9500	2100	?	3200	24	39	8200
528	Bergen II	Skabo	1	1936	132	1944-?	9600	2100	?	?	30	30	6000

* - możliwie, że był to wagon 487

Opł. D. Walczak, M. Janiak



Jeden z dwóch wagonów Hawa zakończył swoją służbę jako magazyn na Kolejce Naselskiej. Lata szesćdziesiąte XX wieku. Ze zb. D. Walczaka



Czy powstała na terenie zajezdni Pogodno Pracownicza Wiata Motocyklowa została budowana w oparciu o pudło wagonu 528? Wszak kształt linii dachu ludzko przypomina dach wagonu z Bergen. Ze zb. autora