

## **Do Szczecina wrócił przedwojenny wagon tramwajowy. Są dwa przykłady, jak może wyglądać po remoncie**

17.12.2025, 15:14, Andrzej Kraśnicki jr

**Do Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie trafił tramwaj LHB, którego historia zaczyna się w niemieckim Stettinie. Z wagonów tego typu składał się tramwaj, który w 1967 roku przewrócił się na ulicy Wyszaka.**

W tej historii jest sporo ciekawostek, a także nutka rywalizacji Szczecina z Poznaniem i Krakowem.

### **Tramwaj LHB wrócił do Szczecina**

O tym, że do Szczecina wrócił po latach wagon tramwajowy typu LHB poinformował we wtorek po południu prezydent miasta Piotr Krzystek.

"Kolejna nie lada gratka dla miłośników komunikacji, także w wymiarze historycznym" - napisał prezydent na swojej stronie na Facebooku.

Dalej jest podana w dużym skrócie historia, której szczegóły "Wyborcza" poznała dzięki Pawłowi Pieńkowskiemu z Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie. To bowiem do magazynu tej instytucji trafił wagon.

## **Tramwaje LHB w niemieckim Stettinie**

Zacznijmy od historii tramwajów LHB w Szczecinie. Produkowane były w latach 30. w fabryce Linke-Hofmann-Busch GmbH w Salzgitter w Dolnej Saksonii w Niemczech. Od pierwszych liter tej fabryki (wciąż istnieje, teraz jest to część koncernu Alstom) wzięta się też nazwa: LHB.

Lata 30. to czas, w którym przedsiębiorstwo Stettiner Strassenbahn (Tramwaje Szczecińskie) odmładza swoją flotę. Do Szczecina sprowadzone zostają wówczas wozy motorowe LHB i pasujące do nich wagony doczepne S2D produkowane w Waggonfabrik Wismar. Po złaczeniu powstają nowoczesne jak na owe czasy pojazdy. To, co rzuca się w oczy, to jedno środkowe wejście, w dodatku mocno obniżone. Można powiedzieć, że były to pierwsze próby stworzenia tramwajów niskopodłogowych.

W sumie od 1930 r. po niemieckim Szczecinie kursowało 15 takich nowoczesnych składów. Obsługiwały najdłuższą linię nr 1, która łączyła tor kolarski na zachodzie miasta z lotniskiem w dzisiejszym, prawobrzeżnym Dąbiu. Jak prezentował się taki skład, widać na poniższym zdjęciu.



Tramwaj LHB na linii 1 przedwojennym Szczecinie. Doczepy tych tramwajów trafiły po wojnie do Poznania fot. źródło nieznane

## Historia tramwaju LHB

Polskie władze w Szczecinie odziedziczyły po Stettiner Strassenbahn 113 wagonów silnikowych i 124 doczepnych. To było - jak na ówczesne możliwości miasta i zniszczonej sieci torów - aż nadto. Dlatego prezydent miasta Piotr Zaremba w końcu 1945 roku zgodził się sprzedać Poznaniowi 16 wozów motorowych i 12 doczep. Chodziło przede wszystkim o podratowanie budżetu miasta, który znajdował się w fatalnej sytuacji. Do stolicy Wielkopolski trafiły między innymi wagony ze wspomnianych składów LHB/S2D.

Część została jednak w Szczecinie i woziła pasażerów aż do lat 70. XX wieku.

Tak było między innymi z wagonem, który teraz trafił do zbiorów Muzeum Techniki i Komunikacji. To tramwaj, który był wagonem silnikowym LHB. Kursował do 1959 roku, kiedy to z powodu braku części zamiennych, został z niego wymontowany silnik.

- Został przebudowany na doczepę i w takim stanie kursował do 1972 roku z numerem bocznym 521 - mówi Paweł Pieńkowski z Muzeum Techniki i Komunikacji.

Numer udało się ustalić, bo jego pozostałości zachowały się na poszyciu pojazdu.

### **Jak tramwaj LHB trafił do Szczecina**

W 1972 roku wagon trafił na złomowisko w rejonie ulicy Ludowej. Do 1991 roku służył tam jako pomieszczenie socjalne.

- W 1991 roku wyjechał na lawecie i trafił do Prostyni, miejscowości nad Drawą, gdzie na jednej z polan służył jako działkowa altana - opowiada Paweł Pieńkowski.

Tam na początku XXI wieku przez przypadek zauważyli go członkowie Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej. Trwające kilka lat próby przekonania właściciela do odsprzedaży wagonu nie przyniosły efektów.

Zdecydował się na to dopiero syn właścicieli, który w maju 2025 roku odezwał się do MTiK. Było to kilka miesięcy po tym, jak w muzeum otwarta została wystawa poświęcona tragicznemu wypadkowi na ulicy Wyszaka. 7 grudnia 1967 roku w zjeżdżającym stromą ulicą w kierunku Odry trójwagony składzie zawiodły hamulce. Rozpędzony tramwaj wypadł z szyn. Zginęło 15 osób.

Syn dawnych właścicieli wagonu LHB skojarzył, że dwa wagony feralnego tramwaju, były identyczne, jak ten, który ma na działce.

- To prawda - mówi Paweł Pieńkowski. - Oczywiście wagon z działki w Prostyni to nie jeden z tych, które uczestniczyły w katastrofie, ale rzeczywiście ten sam typ.

Właściciel wagonu zdecydował się przekazać go do Muzeum Techniki i Komunikacji w formie darowizny.

## **Czy tramwaj LHB można odbudować**

Co dalej? Prezydent Piotr Krzystek napisał, że pojazd, który stoi obecnie w magazynie MTiK, jest ze względu na swój stan niedostępny. "Renowacja takiego cacka to koszt plus minus 1 mln złotych. Tak że na razie uratowany, ale co dalej to czas pokaże" - napisał prezydent.

Koszty nie są przesadzone. To wynika z doświadczeń przy renowacji takich tramwajów. Co więcej, mamy już przykład doprowadzenia do idealnego stanu takiego właśnie tramwaju.

Wróćmy do historii ze sprzedażą tramwajów Poznaniowi w 1945 roku. Jeden z takich dawnych szczecińskich wozów po latach również skończył jako działkowa altanka. Miłośnikom historii komunikacji miejskiej z Poznania udało się go uratować, ale pojazd długo czekał na renowację. Dopiero w 2022 roku MPK Poznań podpisało z MPK Kraków umowę na gruntowny remont wagonu.

Krakowska firma specjalizuje się w remontach zabytkowych i historycznych tramwajów. Efekt renowacji dla poznańskiego MPK prezentowaliśmy w listopadzie 2023 roku. "Szczecinian" - bo tak poznaniacy nazywają ten wagon - jeździ już okazjonalnie po Poznaniu jako jeden z tramwajów historycznych.



Wyremontowany wagon doczepny S2D przygotowany do transportu do Poznania MPK Kraków

Co ciekawe, krakowskie MPK, zachwycone tym wagonem, wykonało jego idealną kopię na swoje potrzeby. W Krakowie kursy tramwajów historycznych cieszą się bowiem sporym zainteresowaniem.

### **Na ulice Szczecina może wyjechać cały historyczny skład**

Nie ma zatem technicznych i organizacyjnych problemów, by przeprowadzić renowację szczecińskiego tramwaju.

- Proszę jednak zwrócić uwagę na to, że Poznań ma doczepę, a Kraków kopię doczepy - mówi Paweł Pieńkowski. - My mamy wagon, który do 1959 roku był wagonem silnikowym LHB.

Marzeniem muzealników jest zatem odbudowa tramwaju w wersji z silnikiem i pantografem. Czy to możliwe?

Jak najbardziej - uważa Pieńkowski.

Wagon, który mamy, to co prawda tylko jego pudło, ale na terenie zajezdni Gołęczin zachowało się podwozie firmy LHB lub Wismar, które idealnie do niego pasuje. Krakowskie MPK jest też w stanie zbudować napęd. Można też bez problemu odtworzyć wyposażenie wnętrza.

Pozostaje zatem tylko znaleźć to, o czym napisał prezydent, czyli pieniądze.

Jeśli doszłoby do renowacji pojazdu w wersji z napędem, Szczecin mógłby pożyczyć od MPK Poznań doczepę "szczeciniaka". Wówczas na ulice miasta mógłby wyjechać skład LHB/S2D prawie taki jak w dawnym Szczecinie. Co prawda poznański wagon ma tamtejszą, zielono-kremową barwę, a szczeciński byłby w kolorze kości słoniowej, niemniej i tak byłby to historyczny rarytas.

*Redagował Jerzy Połowniak*