

Poznań wyremontował w Krakowie poniemiecki tramwaj. Szczecin sprzedał go w 1945 roku, bo brakowało na pensje dla motorniczych

22.11.2023, Andrzej Kraśnicki jr

**Szczecińscy miłośnicy komunikacji miejskiej mogą tylko zazdrościć. Zakończył się remont tramwaju, który od 1930 do 1945 r. jeździł po Szczecinie. Miasto sprzedało zaraz po wojnie część taboru Poznaniowi, by mieć na wypłaty dla miejskich urzędników i motorniczych.**

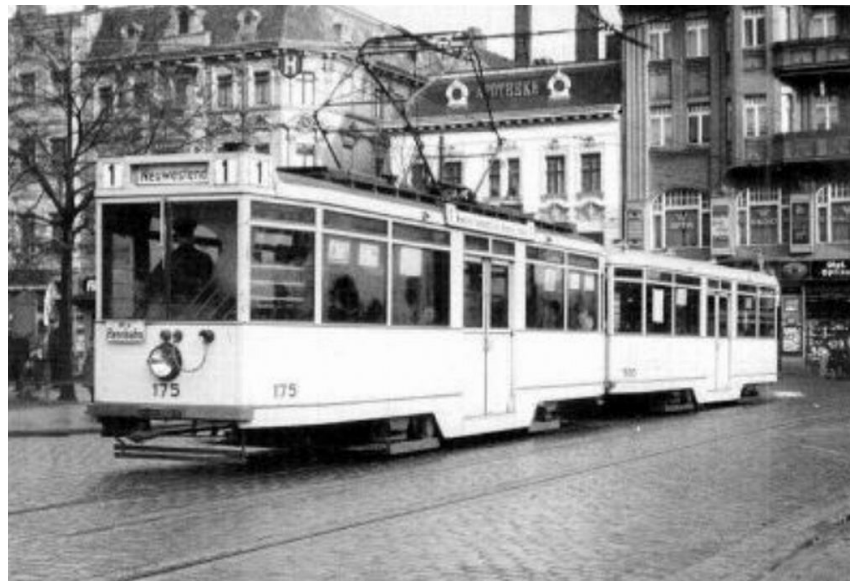
To wagon doczepny. Jest w poznańskich, zielonych barwach i wygląda jak nowy. Remont przeprowadzony został w Stacji Obsługi i Remontów krakowskiego MPK, które ma doświadczenie przy pracach nad historycznym taborem. We wtorek wagon został załadowany na lawetę i przygotowany do transportu do Poznania, gdzie kursował od 1946 do 1970 r. Jego wcześniejsza historia jest jednak niebanalna.

## Protoplasta tramwaju niskopodłogowego ze Szczecina

Wagon doczepny S2D wyprodukowany został w Waggonfabrik Wismar w 1930 r. na zamówienie Stettiner Strassenbahn (Tramwaje Szczecińskie). Był to czas, kiedy miejski przewoźnik zaczął odmładzać swoją flotę, zamawiając nowoczesne jak na owe czasy pojazdy. To, co rzuca się w oczy, to jedno, środkowe wejście, i to na dodatek mocno obniżone. Można powiedzieć, że były to pierwsze próby stworzenia tramwajów niskopodłogowych.

Stettiner Strassenbahn wraz z doczepami zamówiły bardzo podobne wozy motorowe. Te powstały w Linke-Hofmann-Busch GmbH w Salzgitter (Dolna Saksonia). Od pierwszych liter tej fabryki (wciąż istnieje, teraz to część koncernu Alstom) wzięła się też nazwa całego tramwajowego składu, czyli typ LHB.

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, na poniższym zdjęciu.



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

"Jedynka" LHB przemierza na nim skrzyżowanie znane dziś jako Brama Portowa. Uwagę zwraca to, że drzwi są także po lewej stronie. W owych czasach pętle tramwajowe były rzadkością, tramwaje były dwukierunkowe.

W godzinach szczytu LHB jeździły także w zestawieniu z dwoma doczepami.



Tramwaj LHB z doczepami na linii 1 przedwojennym Szczecinie fot. ze zbiorów STMKM

## Szczecin sprzedaje tramwaje Poznaniowi

Wojenne bombardowania zniszczyły 45 proc. tras tramwajowych w Szczecinie. Za odbudowę zabrała się ekipa poznańskich fachowców, którzy wraz z pierwszym polskim prezydentem miasta (wówczas jeszcze pełnomocnikiem rządu) Piotrem Zarembą "uruchamiała" miasto. Po odgruzowaniu części ulic, założeniu sieci trakcyjnej i uruchomieniu jedynej sprawnej jeszcze podstacji energetycznej pierwszy tramwaj w powojennym Szczecinie przejechał 12 sierpnia 1945 r. Na zdjęciu poniżej ulica Matejki w Szczecinie w roku 1947.



Narodowe Archiwum Cyfrowe

Pełna ruin ulica Matejki w 1947 roku. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Tramwajarze doliczyli się wówczas 113 wagonów silnikowych i 124 doczepnych. Niemal wszystkie były mniej lub bardziej uszkodzone. Także dlatego, że w ostatnich dniach przed zdobyciem lewobrzeżnego Szczecina (26 kwietnia 1945) przez wojska radzieckie tramwaje wykorzystano jako pojazdy ewakuacyjne jadące jak najdalej na zachód miasta. Stały potem długo poza zajezdniami.

Nie było szans na wyremontowanie wszystkich. Nie miało to zresztą większego sensu. Brakowało nie tylko drożnych tras, ale i motorniczych. Większość tego personelu jeszcze pod koniec 1945 r. stanowili Niemcy, którzy zostali lub wrócili do Szczecina, wciąż licząc, że miasto pozostanie w granicach Niemiec.

Na to wszystko nałożyła się fatalna sytuacja finansowa zniszczonego, ograbianego przez sowietów miasta. 1700 pracowników polskiego Zarządu Miasta i miejskich firm komunalnych pracowało, otrzymując jedynie skromne racje żywnościowe. W październiku 1945 r. nad miastem zawisła groźba strajku. Interwencje w Warszawie niewiele dawały. Jednym ze sposobów na zdobycie gotówki stał się właśnie pomysł sprzedaży części zbędnych wówczas w Szczecinie tramwajów. Wozy były potrzebne w Poznaniu, w którym w czasie walk o miasto zniszczono znaczną część taboru.

*"Mam nadzieję, że to mnie postawi lepiej sprawę finansów miejskich" - zapisał prezydent Piotr Zaremba w swoim dzienniku pod datą 14 grudnia 1945, podsumowując transakcję za 8,5 mln zł.*

Do Poznania trafiło 16 wozów motorowych i 12 doczep. Tyle że szczecińscy tramwajarze trochę popsuli prezydentowi szyki. Jeszcze przed świętami wysłali do Poznania pierwsze wagony i zdobyty w ten sposób pierwszy milion złotych rozdzielili wśród pracowników, chcąc mieć pewność, że w końcu dostaną jakąś gotówkę do ręki.

To były w ogóle pierwsze pieniądze, które otrzymałem po kilku miesiącach pracy - wspominał przed laty w rozmowie ze mną nieżyjący już Tadeusz Mandes, który był jednym z pierwszych polskich motorniczych w powojennym Szczecinie. - Pamiętam, że dostałem je przed Bożym Narodzeniem. Przez pierwsze miesiące pracowałem za darmo, to znaczy za jedzenie. Karmili nas kapustą, kaszą i czarnym chlebem, czasem marmoladą.

## Szczecińskie tramwaje w Poznaniu

Poznaniacy wyremontowali tramwaje, które zmieniły też malowanie na poznański zielony. Te szczecińskie jeszcze długo po wojnie miały bowiem odziedziczony po niemieckim Stettinie kolor kości słoniowej.



Tramwaj typu Bremen, najcenniejszy tramwajowy zabytek w Szczecinie. Pojazd pochodzi z 1926 roku i ma barwy obowiązujące w przedwojennym Szczecinie. Fot. Cezary Aszkie?owicz / Agencja Wyborcza.pl

Duże Szczecińki - bo tak je nazywano w stolicy Wielkopolski - służyły do 1970 r. Później zostały albo zezłomowane, albo sprzedane tramwajarzom na działkowe altanki. I to właśnie w takiej roli 20 lat temu odnaleźli go pasjonaci z poznańskiego Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Długo czekał jednak na remont. Dopiero w 2022 r. MPK Poznań podpisało z MPK Kraków umowę na gruntowny remont wagonu.

To dla nas bardzo ważne wydarzenie, bo Poznań od lat, w miarę możliwości, rozbudowuje flotę taboru historycznego - mówił podczas prezentacji odnowionego pojazdu Waldemar Łosiak, inspektor ds. historii firmy z Biura Komunikacji Społecznej MPK Poznań. - Nie zapominamy o swojej przeszłości i chcemy w sposób atrakcyjny przekazywać ją młodszym pokoleniom. Chyba nie ma na to lepszego sposobu niż przywracanie do ruchu zabytkowych pojazdów, aby każdy mógł się przekonać, jak podróżowano przed laty. 20 lat temu wagon S2D został zabezpieczony dzięki działaniom Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych i decyzjom ówczesnego kierownictwa poznańskiego przewoźnika. Udało się go odbudować dzięki uporowi i konsekwencji wielu osób. Teraz będzie mógł powrócić na poznańskie torowiska, choć już nie do ruchu liniowego, ale na linie turystyczne.



Wyremontowany wagon doczepny S2D MPK Kraków

## Powstanie kopia szczecińskiego tramwaju

Podczas prezentacji "Duży Szczeciniak" został połączony z wagonem motorowym 4N z lat 50. XX w. W takim zestawieniu tramwaje można było spotkać do lat 70.



Wyremontowany wagon doczepny S2D w zestawieniu z obecnie krakowskim 4N MPK Kraków

Jest tylko jedna różnica. 4N jest w krakowskich, niebieskich barwach, a doczepa już w poznańskich. Co jednak ciekawe, oprócz barw był to jednak bardzo poznański skład. Wagon motorowy jeździł bowiem kiedyś po Poznaniu. Do Krakowa trafił dopiero w 2017 r. MPK Kraków kupiło go, bo w Poznaniu nie był to jedyny taki tramwaj, a w krakowskich zbiorach go brakowało.

"Duży Szczeciniak" tak się w Krakowie spodobał, że MPK Kraków podjęło śmiałą decyzję.

- Mogę już dzisiaj zdradzić, że ze względu na wyjątkowość tego wagonu zdecydowaliśmy się na stworzenie jego wiernej kopii i włączenie jej do kolekcji naszych historycznych pojazdów - powiedział w czasie prezentacji Mariusz Szalkowski, wiceprezes zarządu MPK SA w Krakowie.

W Szczecinie, skąd pochodzi wagon, nie zachował się do naszych czasów ani jeden tramwaj tego typu. Podobnie jak w Poznaniu kursowały z pasażerami do początku lat 70.