

Czy tramwaje kiedyś wrócą nad szczecińską dolinę śmierci? Jest taki plan

14.08.2019 07:55 / ostatnia modyfikacja: 14.08.2019 14:34



Miejskie plany zakładają w przyszłości (bliżej nieokreślonej) odbudowę torowiska na wiadukcie w ciągu ul. Druckiego-Lubeckiego. Nad „doliną śmierci”, która swoją złowieszczą nazwę zyskała właśnie wtedy, gdy przesiadali się tam pasażerowie tramwajów.

Trwają prace nad przygotowaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Żelechowa, Drzetowo-Grabowo, Stocznie”. Miejscy planiści uważają, że docelowo należy znacząco przebudować układ komunikacyjny na części tego obszaru. Jadące z centrum tramwaje, zamiast skręcać z ul. Druckiego-Lubeckiego w prawo, w kierunku przystanku Dobromiry, mogłyby pojechać prosto, po nowym torowisku ułożonym na wiadukcie i dalej w kierunku ul. Dębogórskiej i Goławia.

Nowa pętla i skrzyżowanie

Zlikwidowana została pętla tramwajowo-autobusowa przy ul. Ludowej (w jej miejscu miałyby być parking). Nowa powstałaby na terenie zlikwidowanych ogródków działkowych, między ul. Konarskiego i ul. Głowicką. Przepływający tamtędy Potok Brdowski zostałby skanalizowany.

Planowany jest też nieco inny przebieg ul. Ludowej. Skrzyżowanie z ul. Druckiego-Lubeckiego powstałoby na wysokości nieużytków przed wiaduktem, w miejscu gdzie kiedyś krótko działało targowisko. Zburzony zostałby przedwojenny wiadukt nad ul. Druckiego-Lubeckiego, w ciągu od dawna nieużywanej ul. Kołobrzeskiej.

Czy plany pozostaną tylko na papierze?

Oczywiście do realizacji wszystkich tych pomysłów jest jeszcze bardzo daleko. Najpierw miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w takim kształcie musieliby przyjąć radni. Jednak nawet kiedy tak się stanie, przebudowa układu komunikacyjnego na Drzetowie wciąż nie będzie priorytetem dla miasta.

Przypomnijmy, że w miejskich planach od lat zapisane są również budowy torowisk: na ul. 26 Kwietnia, Mieszka I czy z Niebuszewa w kierunku północnych dzielnic (przez Krasińskiego, Przyjaciół Żołnierza i planowaną Trasę Północną). W najbliższym czasie żadna z tych inwestycji się nie rozpocznie.

Przed wojną już jeździły tamtędy tramwaje

Wiadukt w ciągu dzisiejszej ul. Druckiego-Lubeckiego zbudowano w latach 20. XX wieku. Powstał nad terenami przeznaczonymi pod rozbudowę stoczni Vulcan. Poprowadzono przez niego torowisko tramwajowe, likwidując trasę na obecnej ul. Ludowej, by nie blokować rozwoju stoczni.

Teren wokół wiaduktu ogołociły w czasie wojny alianckie naloty. Zrównana z ziemią została np. zabudowa pobliskiej ul. Kołobrzeskiej, która nigdy nie została odbudowana. Według niektórych przekazów uszkodzone miały wtedy zostać również przęsła wiaduktu. Inne źródła wskazują jednak, że zostały one wysadzone dopiero przez wycofujące się wojska niemieckie.

Niebezpieczna przesiadka

Niemniej jednak faktem jest, że w 1945 roku w okolicach ul. Druckiego-Lubeckiego dominowały wojenne zgliszcza. Dwa zwalone przęsła (z 9-przęsłowego wiaduktu) sprawiły, że główna trasa łącząca północne dzielnice miasta ze śródmieściem była nieprzejezdna. Polska administracja nie miała środków na szybką odbudowę wiaduktu.

W zajezdni na Golęcinnie zostały niemieckie tramwaje, więc dość szybko uruchomiano trasę dowożącą pasażerów z północnych dzielnic do zniszczonego wiaduktu. Pierwszy skład linii nr 6 wyruszył na trasę 5 czerwca 1946 roku. Po drugiej stronie wyrwy na podróżnych czekał tramwaj jadący w stronę śródmieścia. Najpierw była to „siódemka”, później „piątka”. Wcześniej trzeba było jednak zejść na dół i przejść wśród zniszczonych przęseł. Tam w ciemnościach mieli czaić się rabusie. Napady były smutną codziennością w niespokojnym, powojennym Szczecinie. Ale to właśnie o tym, a nie innym miejscu, zaczęto mówić jako o dolinie śmierci.

Geneza złowieszczej nazwy

„Szczególnie złą sławą zyskała tak zwana dolina śmierci” – wspominał w swoich zapiskach Piotr Zaremba, pierwszy prezydent Szczecina. „Przez głęboki wykop, przeznaczony w czasie wojny na rozbudowę stoczni łodzi podwodnych, przerzucony był most, którego zwalone

przęsła zalegały dno wykopu. Do jednego brzegu dochodziła linia tramwajowa popularna "siódemka", a do drugiej strony "szóstka", dotąd jeszcze nie mająca połączenia z resztą sieci tramwajowej. Odbywało się tu przesiadanie, polegające na zejściu prowizorycznym schodami pod ruiny zwałonego mostu w osi ulicy Lubeckiego i ponownym wspinaniu się po skarpie w górę. Brak oświetlenia dodatkowo sprzyjał napadom w tym miejscu, które na długo zyskało sobie to groźne miano”.

W gazetach z tamtych czasów trudno jednak znaleźć informacje o napadach czy morderstwach w tej okolicy. Jest za to artykuł o nieszczęśliwych wypadkach spowodowanych przez prowizoryczną infrastrukturę łączącą zniszczone fragmenty ulicy. W 1947 r. pisał o nich redaktor J. Frenkiel z „Głosu Szczecińskiego”:

„Schody to istny dziwoląg. Zasadzka czyhająca na nieostrożne nogi przechodniów. Strome, zmurszałe i... ruchome. [...] Zaznaczyć trzeba, że most, schody i cała trasa pogrążone są w egipskich ciemnościach. Zdarzył się tu szereg nieszczęśliwych wypadków i niewątpliwie przy istniejącym stanie rzeczy będzie ich więcej” – ostrzegał dziennikarz.

Wyolbrzymione wspomnienia?

W maju 1950 roku tramwaje „puszczono” nową trasą. Z ul. Nocznickiego do Ludowej przejeżdżały przez teren stoczni. Ominięto zniszczony wiadukt i niekomfortowa przesiadka nie była już konieczna. Miejska legenda o dolinie śmierci pozostała jednak w świadomości mieszkańców.

„Ale choć „dolina śmierci” przestała być już groźna – to jednak przez wiele jeszcze lat ustna tradycja przekazywała wyolbrzymione w swej grozie wspomnienia związane z tą dzielnicą. Podobne plotki miały zawsze krótkie nogi, lecz żywot długi” – wspominał prezydent Piotr Zaremba.

Oświetlenia wciąż tam nie ma

W 1962 roku wykonano kapitalny remont wiaduktu. Co ciekawe, nie odbudowano zniszczonych przęseł. Zamiast nich wykonano nasyp. Tory pozostawiono (były widoczne jeszcze na początku XXI wieku), ale tramwaje już tam nie wróciły. Od lat nie jeżdżą już też przez tereny stoczniowe. Od ul. Nocznickiego jadą ul. Stalmacha i ul. Druckiego-Lubeckiego, a przed wiaduktem skręcają w kierunku ul. Ludowej w miejscu nieistniejącej ul. Dobromiry.

Dziś dawna dolina śmierci już nie budzi negatywnych skojarzeń. Od lat są w niej ogródki działkowe, a na dawnych terenach stoczniowych działa kilka firm. Wkrótce warszawski deweloper J.W. Construction wybuduje tam park logistyczny (co budzi kontrowersje). Po renowacji świetnie prezentuje się przedwojenny pofabryczny budynek (cudem przetrwał bombardowania). Działa w nim firma zajmująca się rozwiązaniami instalacyjno-grzewczymi.

Tylko na samym wiadukcie wieczorami wciąż jest nieprzyjemnie. Nigdy nie zainstalowano tam oświetlenia.

AUTOR tekstu:

Marcin Gigiel

m.gigiel@wszczecinie.pl