

NA TRASIE LAS ARKOŃSKI — DWORZEC GŁÓWNY PKP

GRUDZIEŃ 1945 r.

Tramwaje to ja znalazłem dobrze. Warszawiak przecież jestem. Jeździło się przed wojną, jeździło się w czasie okupacji. Tramwaj to był szczyt marzeń dla 22-letniego chłopaka, biednego jak mysz kościelna. Na auta to ja raczej nie zerkałem. Przyjechałem do Szczecina w sierpniu 45 roku. Mogłem wybierać pracę — w wodociągach, w gazowni. Wybrałem oczywiście tramwaje. Zacząłem 12 sierpnia. Akurat w tym dniu ruszył pierwszy tramwaj od zajezdni Niemierzyn do Bramy Portowej. To była „trójka”. Minęło jeszcze kilka miesięcy zanim zasiadłem za korbą przed pierwszym, samodzielnym kursem na trasie Las Arkoński — Brama Portowa. Nalożyłem na siebie chyba wszystko co miałem, spałem paskiem, żeby tracić jak najmniej ciepła i ruszyłem. Wagony były stareńkie, korbą człowiek tak się nieraz namachał, że po przyjeździe do domu trudno było kromkę chleba w rękę utrzymać. Na końcowym, w Lesie Arkońskim nie było pętli. Trzeba więc było przetaczać wagony. Zimą pasażerowie często musieli pomagać.

Jechało się z tego lasu często z duszą na ramieniu. Oświetlenia przecież nie było. Różni ludzie się wtedy kręcili. To były przecież pierwsze miesiące. Pierwszy odcinek nie był za bardzo zniszczony. Latem jechałoby się nawet przyjemnie, bo wszystko się tu zieleniło. Po strasznym warszawskim krajobrazie musiało się to podobać. Do szpitala kolejowego, który już wtedy był chyba czynny, wielkich zniszczeń nie było widać. Ale później się zaczęło. Wymieniam panu dzisiejsze nazwy ulic, bo pewnie nie polapałby się pan inaczej. Wielkie gruzowisko było w okolicach skrzyżowania al. Wyzwolenia z ulicą Mariana Buczka. Jechałem tak i przypominała mi się Warszawa. Rodzinne miasto, w którym nie miałem niczego.

Ojciec zmarł w trzydziestym siódmym. Miałem 14 lat. Trzeba było iść do pracy. W domu było sześćcioro rodzeństwa. Łapał się człowiek wszystkiego. O państwową robotę było strasznie ciężko. Zresztą kto by takiego młodziaka przyjął. Pomagałem więc murarzowi. Natargalem się ciepłej przez cały dzień. Jak wracałem wieczorem do domu, matka myła mi nogi, a ja płakałem ze zmęczenia.

W trzydziestym dziewiątym hilerowcy zabili mi matkę. Zostaliśmy sami. Człowiek musiał brać każdą najcięższą nawet robotę, żeby trochę grosza zarobić. Po wojnie postanowiłem poszukać szczęścia w Szczecinie.

No więc za korbą tego grata czułem się prawie jak lord. Motornicy to był przecież ktoś. Mimo, że krajobraz w centrum był napraw-

Dwa kursy „trójką” Tadeusza Mandesa



dę ponury. A tam gdzie stały budynki to najczęściej było ciemno. Przy Bramie Portowej wszędzie spalone, zrujnowane domy. Tak sam widok, gdy patrzyłem w dół w kierunku Odry. Później moja „trójka” skręcała w Dworcową. Tam też wszędzie widoczne były zniszczenia. Ale na Podgórnej stały budynki. Ta ulica w tamtych czasach odgrywała podobną rolę jak u nas w Warszawie Chmielna. Warszawiacy wiedzą o co chodzi. Po drugiej stronie budynek ratarsza stał wypalony. Do dworca może na było przejechać pod mostem, który urwał się nad samą Odrą. Kilka lat później doszło tam nawet do tragedii. Pociąg z Gumieniec miał awarię hamulców. Toczył się coraz szybciej, a maszynista z pomocnikiem nic nie mogli poradzić. Wreszcie w ostatniej chwili wyskoczyli, ale wagony z węglem wpadły do Odry.

Przy Dworcu Głównym „trójka” kończyła wtedy bieg. Dalej to był jeszcze zupełnie dziki teren. Na końcowym przy dworcu można było wypić lyk gorącej herbaty. Jeśli starczyło na to czasu. Popatrzcie na ludzi, którzy przyjeżdżali do Szczecina tak jak ja — rozejrzeć się trochę, a zostali na całe życie.

CZERWIEC 1984 r.

Teraz mogę jechać tą trasą tylko jako pasażer. Od wielu lat jestem dyspozytorem zajezdni Pogodno. Patrzę czasem z zazdrością na ten nowoczesny tabor. Pewnie, że ma swoje wady. Zbyt częste są awarie. Ale komfort jazdy, szybkość, są nieporównywalne z pulmanami,

którymi ja jeździłem. Motornicy nie musi wyciągać mieśni. Nawet w zimie nie dokuca mu zimno, może pracować w samym sweterku. Za to ruch jest teraz wielki. Weźmy dworzec. Przejżdżają tędy tramwaje kilku linii. Jeden za drugim.

Ruszajmy jednak w drogę. Sam dworzec nie zmienił się zbyt. Ale już kilkaset metrów dalej stoi nowy dworzec PKS. Starsi szczecinianie pamiętają, że właśnie w tym miejscu przed laty był plac targowy. Jedziemy dalej. Wyremontowany „czerwony ratusz” też już od dawna służy różnym instytucjom. Przy Bramie Portowej właściwie wszystkie budynki są nowe. Dzisiaj „pedeciak”, czyli dom towarowy „Posejdon”, wcale nam się nie podoba. Przed laty byliśmy z niego bardzo dumni. Dopiero przy okazji takiej przejażdżki człowiek uświadamia sobie, że to wszystko powstało na gruzach.

Jedziemy aleją Niepodległości. W 45 roku nikt jeszcze nie myślał o dżinsach z „Odry”, która właśnie tutaj ma swoją siedzibę. Obok miejsce, na którym jeszcze do niedawna stała „Kaskada”. W czterdziestych latach był tam dom handlowy. Plac Żołnierza. Tu także wszystko jest nowe, zbudowane po wojnie. Dwie jezdnie alei Wyzwolenia, wydzielone torowisko. Nie wszędzie są tak dobre warunki, ale wiele kilometrów różnych tras wygląda właśnie tak. Budynki to jedna zmiana w krajobrazie, ale nie jedyna. Gdy jechałem prawie czterdzieści lat temu przez miasto, sprawiało przygnębiające

wrażenie także z powodu braku ludzi. Dzisiaj przez cały dzień widać na nich tłumy szczecinian. Często są to dzieci i wnuki nas, pionierów. Moja rodzina także mieszka w tym mieście. Dwie córki i syn. Sami pozakładali rodziny. Szczecin jest ich rodzinnym miastem.

Przystanek przy pl. Rodła. Tego placu w ogóle nie było. Kolejne nowe budynki. Ciężko byłoby je nawet wszystkie zliczyć z okien tramwaju. Gorzej wyglądają okolice ciągle nie oddane do użytku hotelu „Neptun”. Wielkiego centrum jeszcze nie ma. O pierwszym podziemnym przejściu nie będę mówił. O tym wiedzą przecież nawet najmłodszy. Pewnie, że niedoskonałe, ale jest. Lepiej jeździ się i tramwajem, i samochodem.

„Trójka” jedzie dalej. Następne ulice. Właściwie na każdym odcinku coś się zmieniło. np. Zakłady Odzieżowe „Dana”. Zaczynały tak skromnie... Tylko zajezdnia Niemierzyn ciągle taka sama. Patrząc na to z sentymentem, ale chciałbym, żeby jak najszybciej została rozbudowana. W tych warunkach naprawdę bardzo ciężko jest pracować. Powoli zbliżamy się do Lasu Arkońskiego. Przedtem jeszcze wieki, rozbudowany szpital przy Arkońskiej, dom dla aktorów i końcowy przystanek. Dzisiaj wszędzie na końcowych przystankach są pętli. Nie trzeba przetaczać wagonów. Wszystkie te pętli robiliśmy w czynie społecznym.

Dojechalismy do końca naszej przejażdżki. Poświęciłem szczecińskim tramwajom już prawie 40 lat i jeszcze trochę popracuję. Choć zdrowie już nie to. Dokuca reumatyzm. Coraz ciężiej wytrzymać nocne zmiany w dyspozytorni. Czy powtórzyłbym to swoje życie? Ciężko jest odpowiedzieć na to pytanie. Praca w świętek i piątek, w dzień i w nocy nie jest szczytem marzeń. Na pewno ucierpiała na tym rodzina. Moje dzieci rzadko mogły z tatą wybrać się w niedzielę na wycieczkę za miasto. Żona podchodziła do tego ze zrozumieniem. Ona też od bardzo dawna pracuje w WPKM. Naprawdę, nie wiem czy jeszcze raz wybrałbym tramwajarski fach... ale ja lubię tę pracę. Gdybym nie pracował i tysiące innych ta nasza dzisiejsza przejażdżka byłaby znacznie smutniejsza. Dlatego myślę, że nie straciłem tych lat.

Notował: K. MATLAK