

Robotnicy odkryli świetnie zachowaną linię tramwajową. To część trasy w rejonie niesławnej "doliny śmierci" [ZDJĘCIA]

Andrzej Kraśnicki jr, 04.04.2023, 19:25

To, że podczas przebudowy ulic Druckiego-Lubeckiego i Blizińskiego w Szczecinie odsłonięto stare szyny tramwajowe, nie jest niespodzianką. Okazuje się jednak, że nieużywana od ponad 70 lat linia tramwajowa zachowała się w świetnym stanie.

To kolejna w ostatnich dniach miła niespodzianka dla pasjonatów historii Szczecina, a zarazem miłośników komunikacji miejskiej. Kilka dni temu informowaliśmy o odkryciu starego torowiska na przebudowywanym pl. Zwycięstwa. Po zdarciu asfaltu natknięto się na tory z 1904 r., które służyły w tym miejscu do połowy lat 30. XX wieku. Później trasa tramwajowa została przeprowadzona przez środek obecnego placu Zwycięstwa (i tak jest do dziś).

Tory pod ul. Druckiego-Lubeckiego i Blizińskiego

O tym, że torów można spodziewać się także pod ulicą Druckiego-Lubeckiego oraz Blizińskiego, informowaliśmy już prawie rok temu. Fragmenty szyn pojawiły się w miejscach uszkodzonej asfaltowej nawierzchni ulicy. Teraz okazuje się, że to nie tylko fragmenty, ale całe, dwutorowe torowisko. Zobaczyliśmy je dzięki trwającej przebudowie skrzyżowania wspomnianych ulic, gdzie powstaje rondo (ma ułatwić wjazd do centrum logistycznego). Inwestycja obejmuje także około 150-metrowe odcinki obu ulic.

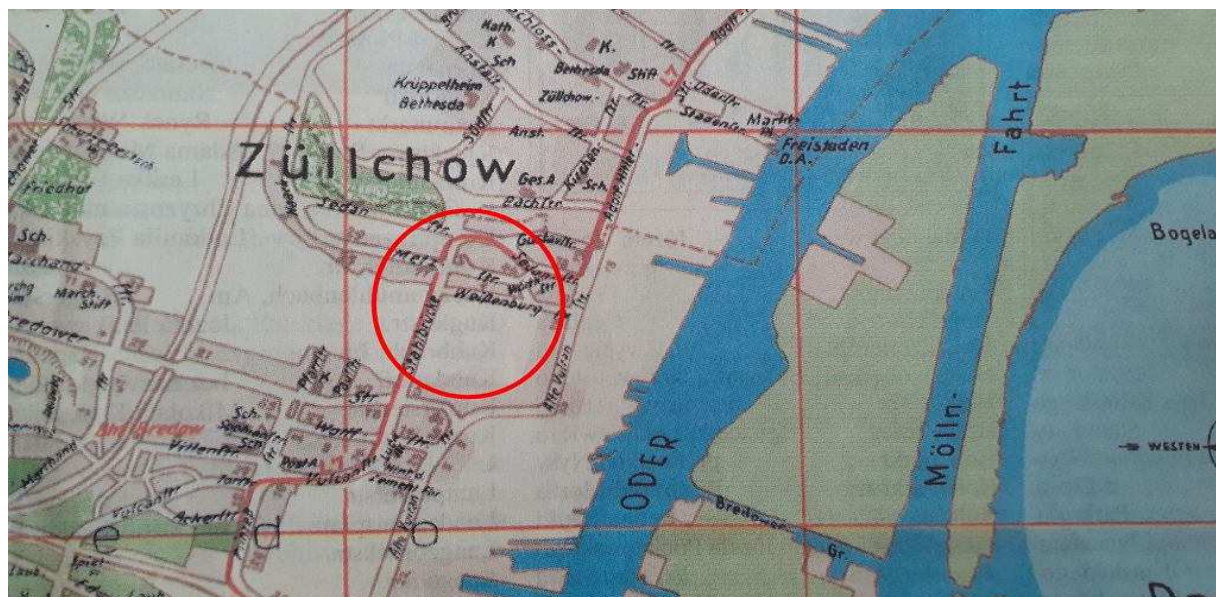
Ekipy budowlane właśnie usuwają asfalt na tych fragmentach jezdni. Kiedy w południe byliśmy na miejscu, odsłonięty był już fragment brukowanej nawierzchni ul. Blizińskiego wraz z torowiskiem i fragment na skrzyżowaniu. Szyny na pewno zostaną usunięte, bo ulicę trzeba zbudować tu od podstaw na nowej podbudowie. To więc ostatnie dni dla pasjonatów, by wykonać zdjęcie tej dawnej linii. A jaka jest jej historia?

Skąd te stare tory koło wiaduktu?

To pamiątka po czasach, gdy w kierunku północnych dzielnic Szczecina jeździły nie tramwaje linii 6, jak obecnie, ale siódemka. Mowa oczywiście o okresie przedwojennym, ale także pierwszych latach powojennego Szczecina.

Patrząc na współczesny układ linii tramwajowych w tym rejonie, szyny w tym miejscu mogą zaskakiwać. W pobliżu jest pętla przy ul. Ludowej, do której tramwaje linii 11 dojeżdżają właśnie ulicą Ludową. Natomiast „szóstka” przecina tereny między ul. Ludową a Druckiego-Lubeckiego.

Skąd więc szyny? To pozostałość po przedwojennym układzie linii. Jak wówczas jechał tramwaj? To była linia 7, która jadąc od strony Gocławia, na wysokości obecnej pętli „Ludowa”, skręcała w prawo, w obecną ulicę Konarskiego. Mijała zbudowany w czasie wojny betonowy schron, wjeżdżała na obecną ulicę Blizińskiego, po czym ostro skręcała w lewo, na ul. Druckiego-Lubeckiego. Tu tramwaje przejeżdżały najpierw pod betonowym wiaduktem (zachowanym do dziś), a dalej wjeżdżały na wiadukt prowadzący nad terenami magazynowymi z bocznicami kolejowymi. Dalej tramwaje dojeżdżały w rejon obecnego hotelu „Wulkan”, a następnie w kierunku centrum.



Przedwojenny przebieg linii tramwajowej w rejonie obecnej ulicy Blizińskiego i wiaduktu w ciągu ul. Druckiego-Lubeckiego Andrzej Kraśnicki jr

Legenda o dolinie śmierci w Szczecinie

W czasie wojny stalowy wiadukt został zniszczony. Linia tramwajowa nr 7 została przedzielona na dwie. Od północy – czyli od strony zajezdni Gołecin – tramwaje dojeżdżały tylko do jego przyczółku. Tu pasażerowie opuszczali pojazd i po prowizorycznych, drewnianych schodach schodzili na opuszczony, zdziczały wówczas teren. Na drugim końcu owej doliny wspinali się po schodach. Na górze czekał już tramwaj linii 5 jadący dalej w kierunku centrum.

W tych warunkach narodziła się legenda o dolinie śmierci, jaką miał być obszar w rejonie zniszczonego wiaduku. Opowieści pionierów mówiły o krwawych napadach na ludzi, którzy musieli pokonać ten nieoświetlony teren. Ile w tym prawdy, nie wiadomo.

Komunikacyjny problem rozwiązano, budując w 1950 roku linię obok doliny, przecinającą przemysłowe tereny. Tak powstał używany do dziś szlak linii 6 i 11 na tym odcinku. Bo to właśnie pod tym numerem ostatecznie zaczęły kursować tramwaje na nadodrzańskim szlaku.

Kiedy zniknęły tory

Sam wiadukt, który zbudowano w 1927 roku (wcześniej tramwaje meandrowały po nieistniejących, zniszczonych w czasie II wojny ulicach), został w końcu prowizorycznie odbudowany, a na początku lat 60. XX wieku przeszedł nawet remont kapitalny. Wówczas ułożono na nim nowe tory tramwajowe. Powiązane to było z planami rozwoju i poszerzania terenów stoczniowych, które miały zająć część ulicy Ludowej. Ostatecznie do tego nie doszło, a tory na moście, wraz z pozostałościami szyn na ul. Blizińskiego i Druckiego-Lubeckiego, już nigdy nie zostały wykorzystane.

Tory na wiadukcie zostały zdemontowane na początku XXI wieku, po kolejnym gruntownym remoncie. Został on wymuszony po tym, gdy przeprawa została poważnie uszkodzona w wyniku przejazdu przeładowanego tira.

Wahadło spowodowało korek

Budowa nowego ronda i wprowadzony w związku z tym ruch wahadłowy na skrzyżowaniu spowodowały we wtorek rano potężne korki w tej części miasta. Po południu zapadła decyzja o zmianie organizacji ruchu. O szczegółach informujemy w artykule „Potężny korek na północy Szczecina z powodu małego wahadła. ZDiTM liczy, że w środę rano to się nie powtórzy”.

Stara linia tramwajowa odkryta pod asfaltem ulicy Konarskiego i Druckiego-Lubeckiego



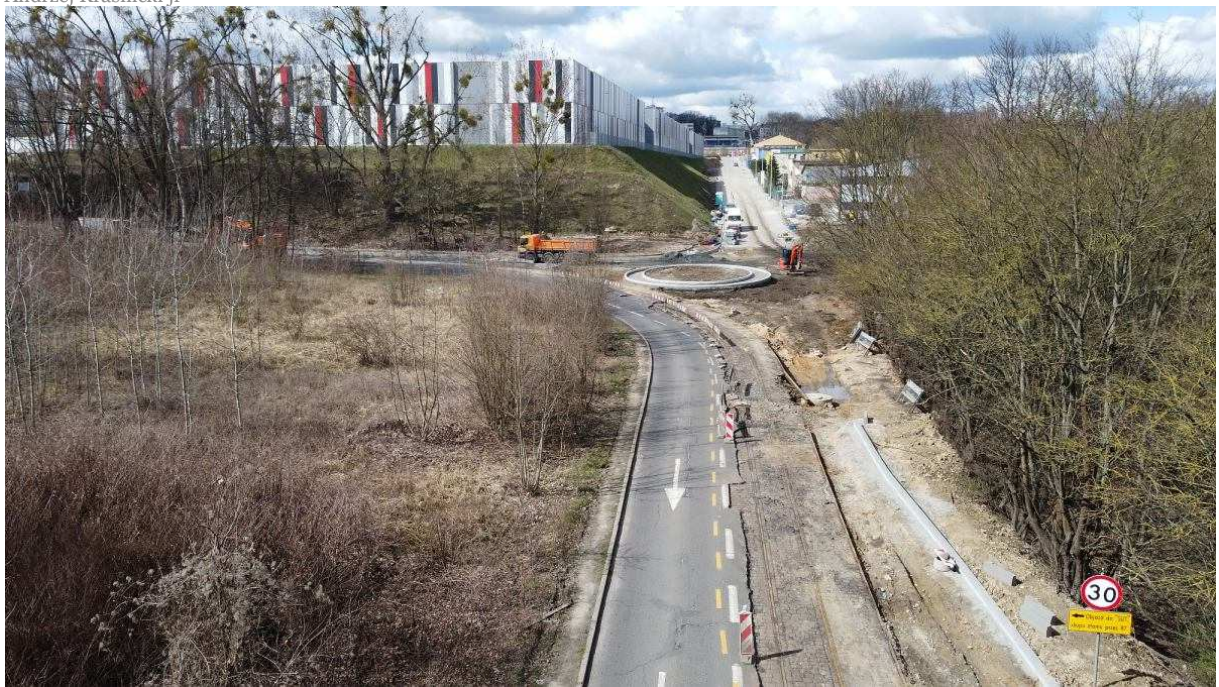
Fot. Cezary Aszkielowicz / Agencja Wyborcza.pl



Andrzej Kraśnicki jr



Andrzej Kraśnicki jr



Andrzej Kraśnicki jr



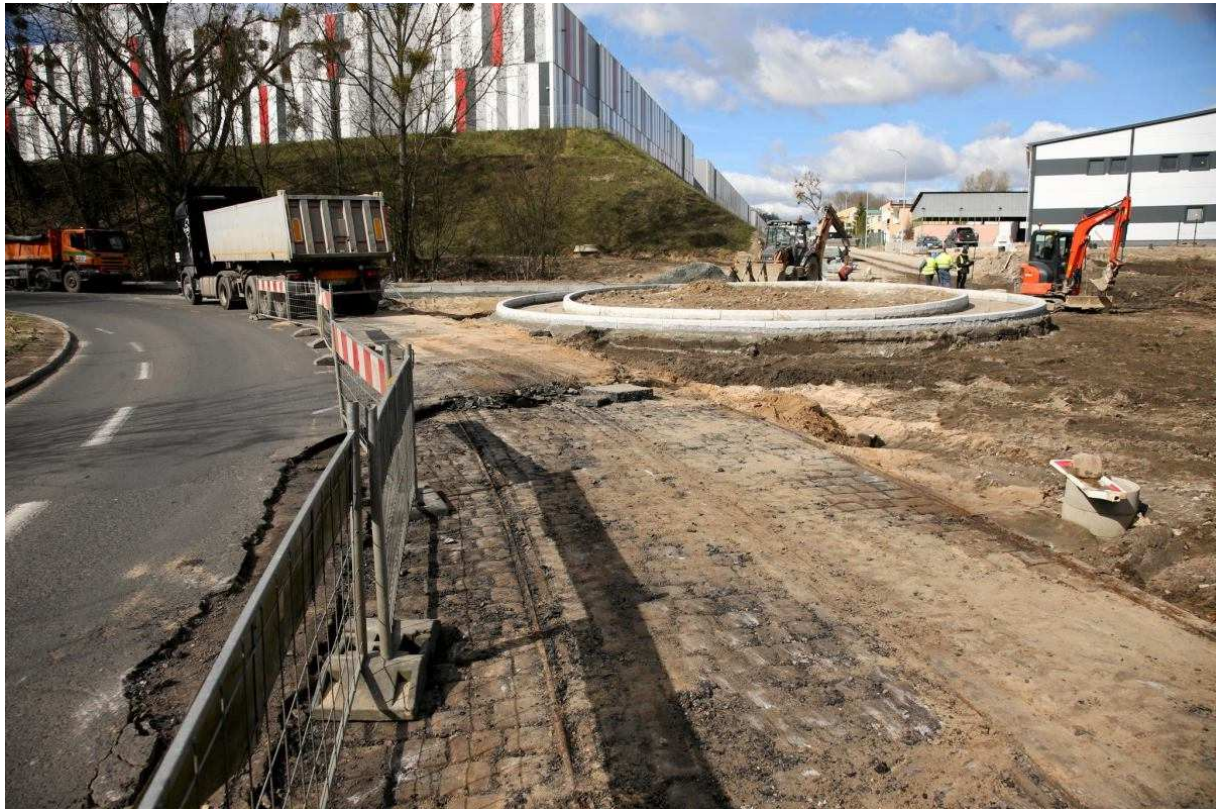
Andrzej Kraśnicki jr



Andrzej Kraśnicki jr



Andrzej Kraśnicki jr



Fot. Cezary Aszkielowicz / Agencja Wyborcza.pl



Fot. Cezary Aszkielowicz / Agencja Wyborcza.pl