



UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI
WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA
I EKONOMIKI USŁUG 

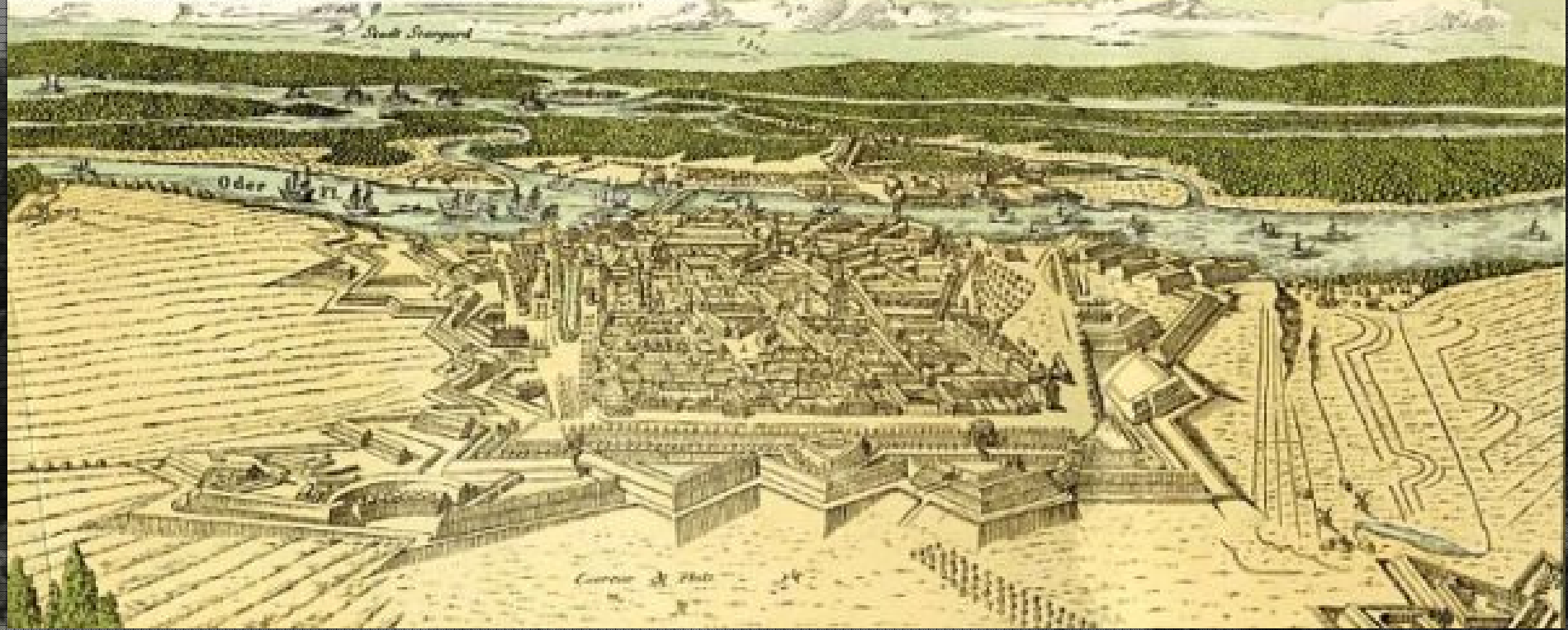


**VI Dni
Techniki
Pomorza
Zachodniego
2015**

Stanisław Majer, WBiA ZUT, SITK O/Szczecin

Komunikacja tramwajowa w Szczecinie – rys historyczny i kierunki rozwoju

im Jahre 1735 nach dem Umbau (nach Matth. Seutter: Augsburg, unteres Bild).

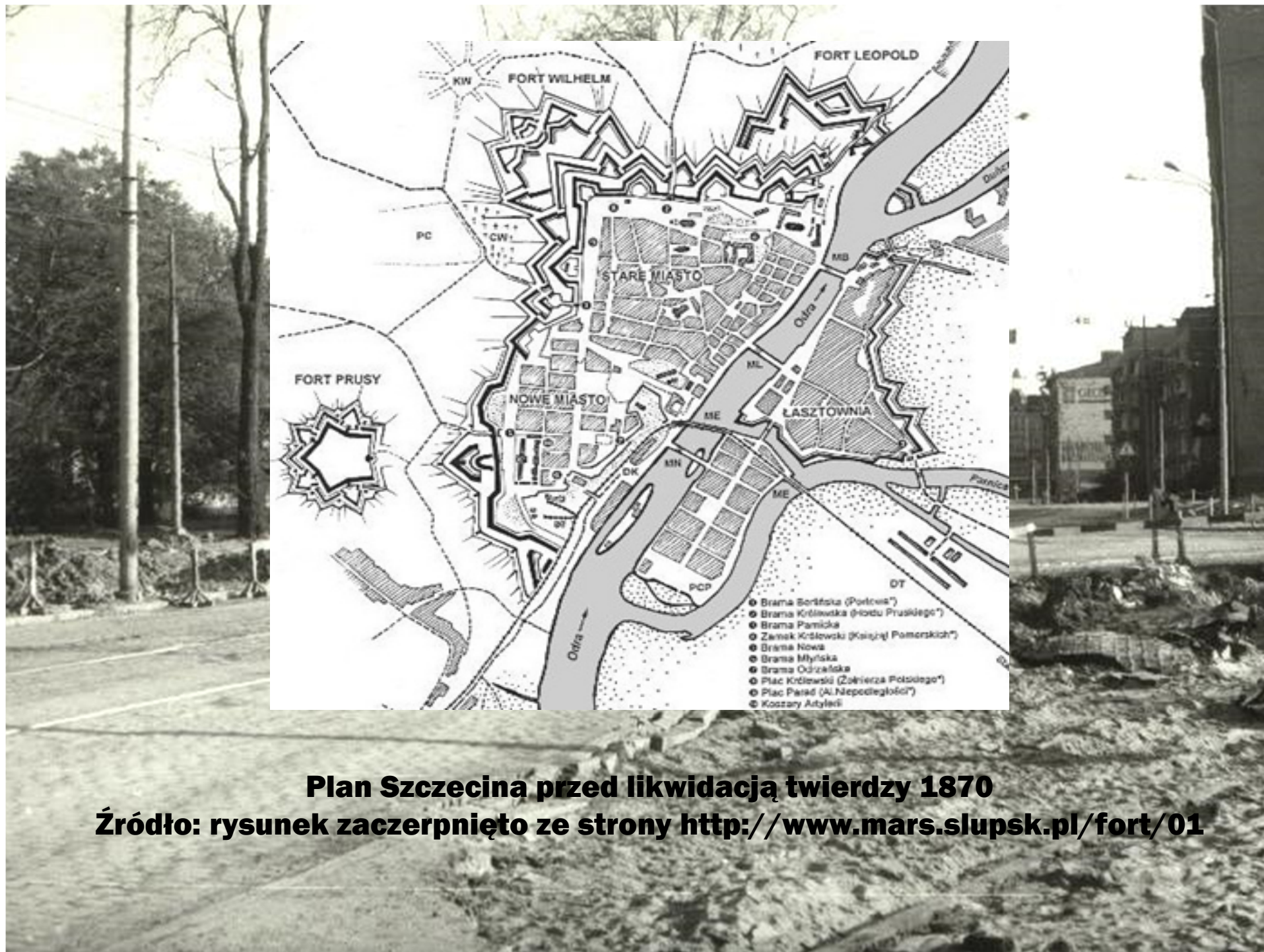


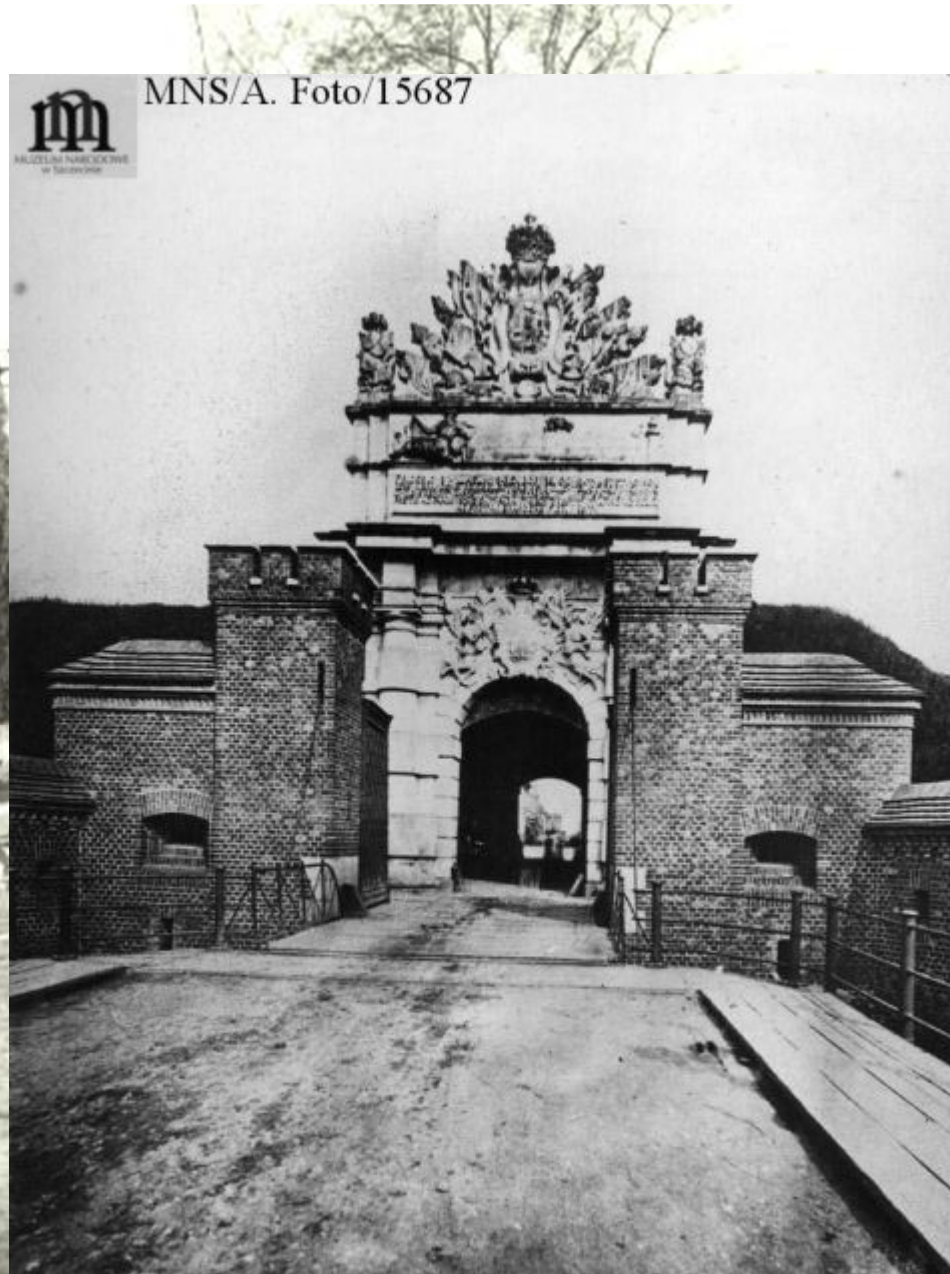
Twierdza po rozbudowie 1735

http://sedina.pl/albums/userpics/10089/no_A_1735_Festung.jpg



Widok Szczecina z lotu ptaka od północnego wschodu, A. Eltzner / W. French,
~ 1851



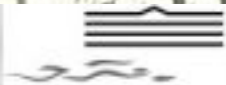


Brama Portowa, 1860
Ze zbiorów Muzeum Narodowego w Szczecinie - MNS/A. Foto/15687



Brama Królewska, 1850

<http://szczecin.fotopolska.eu/374645,foto.html?o=b2952&p=1>



Pommersches
Landesmuseum

PLG - 12/1/2549



**Linia kolejowa do Stargadru
Pommersches Landesmuseum Greifswald - 12/1/2549**



Pommersches
Landesmuseum

PLG - 12/1/2547



Dworzec 1864

Pommersches Landesmuseum Greifswald - 12/1/2547

PLG - 12/1/2648



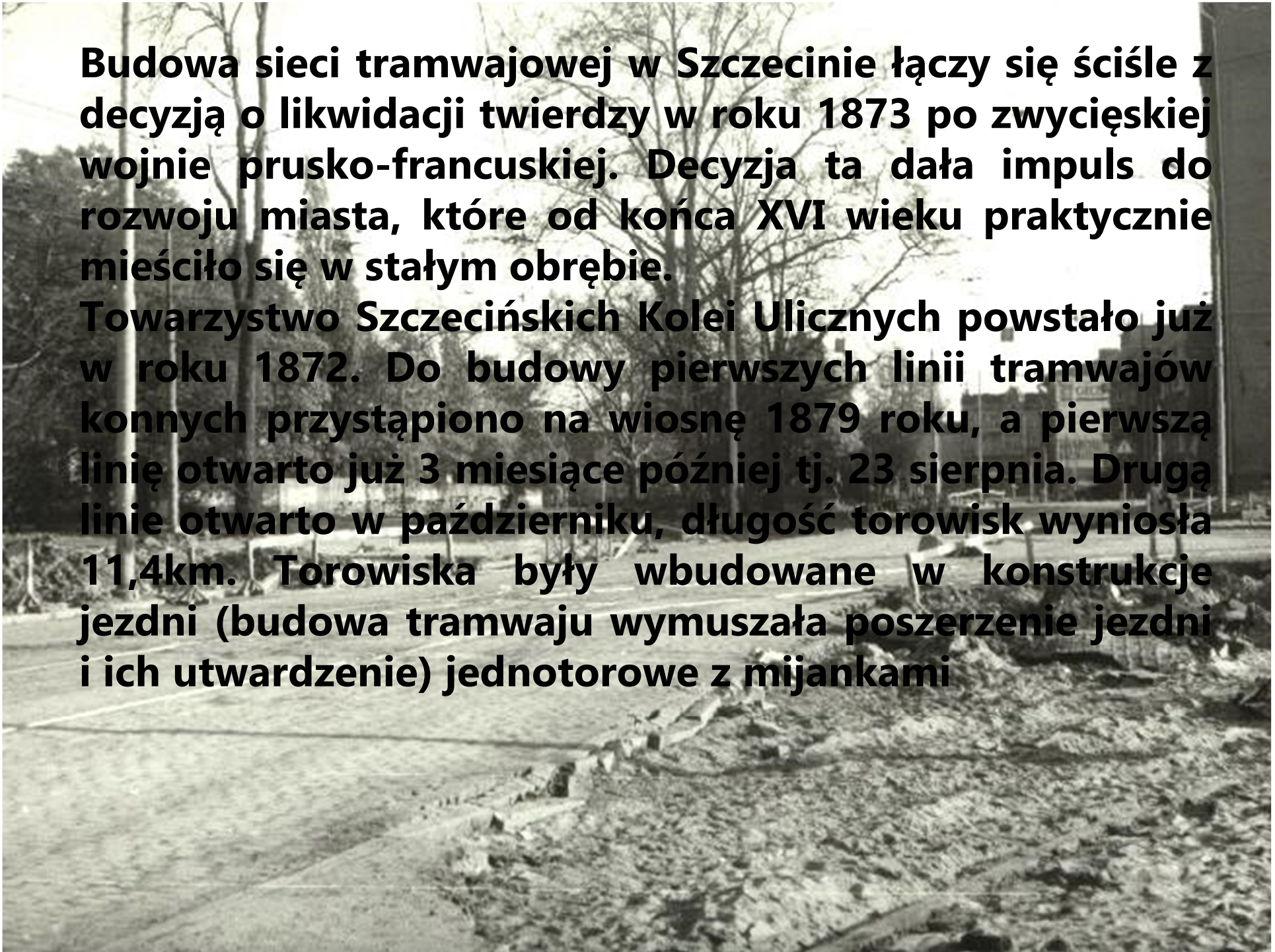
Pommersches
Landesmuseum



**Rejon dzisiejszej ulicy Dworcowej
Pommersches Landesmuseum Greifswald - 12/1/2648**

Budowa sieci tramwajowej w Szczecinie łączy się ściśle z decyzją o likwidacji twierdzy w roku 1873 po zwycięskiej wojnie prusko-francuskiej. Decyzja ta dała impuls do rozwoju miasta, które od końca XVI wieku praktycznie mieściło się w stałym obrębie.

Towarzystwo Szczecińskich Kolei Ulicznych powstało już w roku 1872. Do budowy pierwszych linii tramwajów konnych przystąpiono na wiosnę 1879 roku, a pierwszą linię otwarto już 3 miesiące później tj. 23 sierpnia. Drugą linię otwarto w październiku, długość torowisk wyniosła 11,4km. Torowiska były wbudowane w konstrukcje jezdni (budowa tramwaju wymuszała poszerzenie jezdni i ich utwardzenie) jednotorowe z mijankami





Szczecin 1894 r.

http://sedina.pl/albums/userpics/10089/1894_PlanSzczecina.jpg



Tramwaj konny rok 1893

Kemmann G., Mayer W., 50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879-1929. Stettiner Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft, Stettin, 1929



Tramwaj konny przy Bramie Królewskiej ok.1890
<http://sedina.pl>

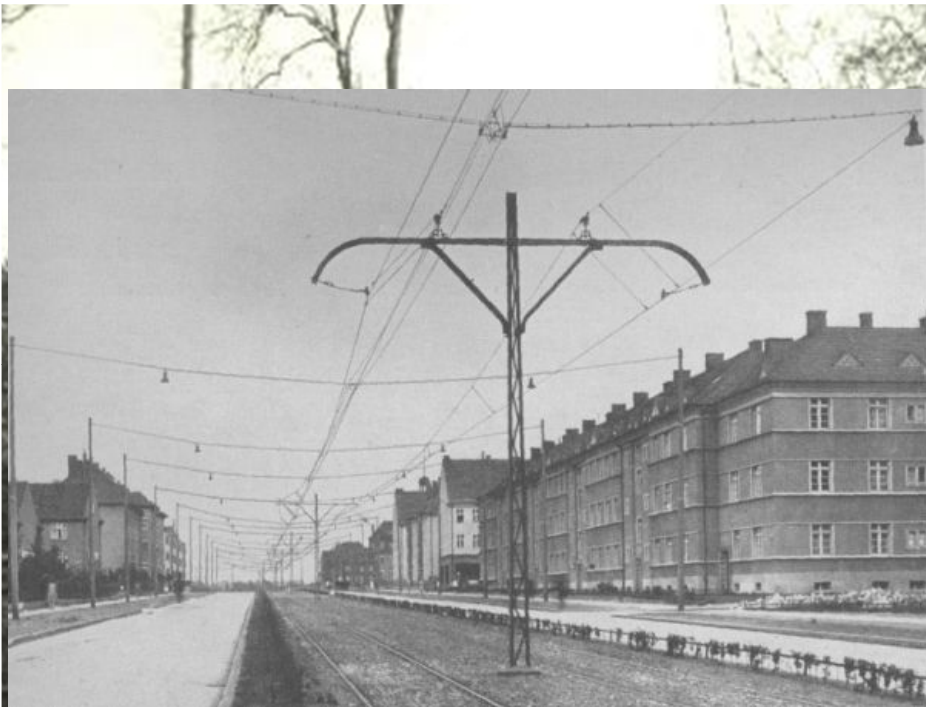
Prace związane z elektryfikacją torowisk rozpoczęto w roku 1896 a zakończono w roku 1897. W następnych latach budowa torowisk następuje w dwóch okresach: do roku 1914 i od roku 1925 do 1929, ostatecznie długość torowisk wynosi 50,3km



Kemmann G., Mayer W., 50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879-1929. Stettiner Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft, Stettin, 1929



Sieć tramwajowa do roku 1945



**Budowa linii tramwajowej na Pogodno
1927-1929
<http://sedina.pl/1>**



Plac Żołnierza lata 30-te XX wieku

<http://sedina.pl/galeria/displayimage.php?pid=21302&fullsize=1>



Brama Portowa początek XX wieku
<http://sedina.pl>



Brama Portowa lata 30-te XX wieku
<http://sedina.pl>



Pommersches
Landesmuseum

PLG - 12/1/223



Brama Królewska rok 1942

Pommersches Landesmuseum Greifswald - 12/1/223

Stettin

Kaiser Wilhelm - Platz

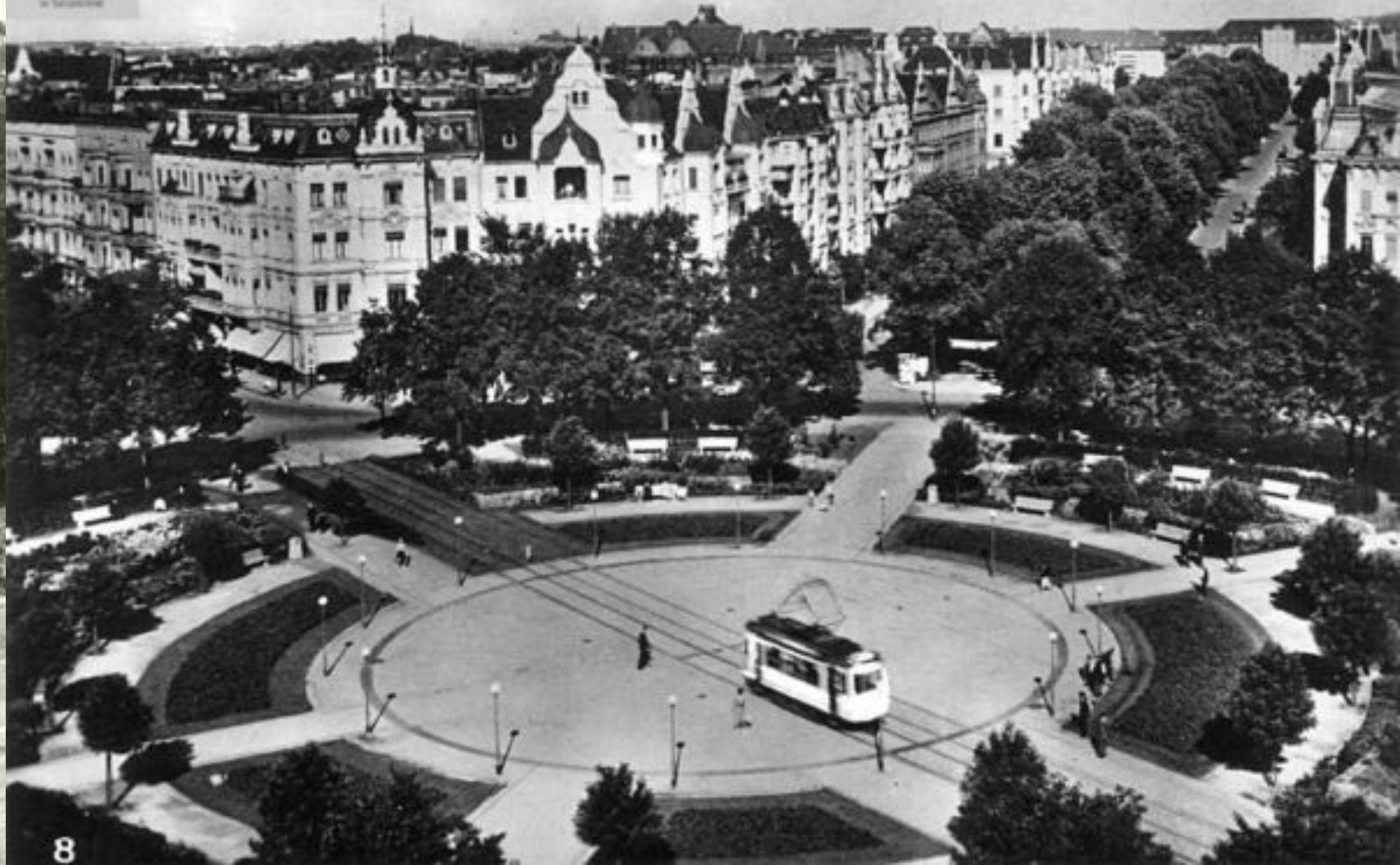


Plac Grunwaldzki 1915

<http://sedina.pl/galeria/displayimage.php?pid=23145&fullsize=1>

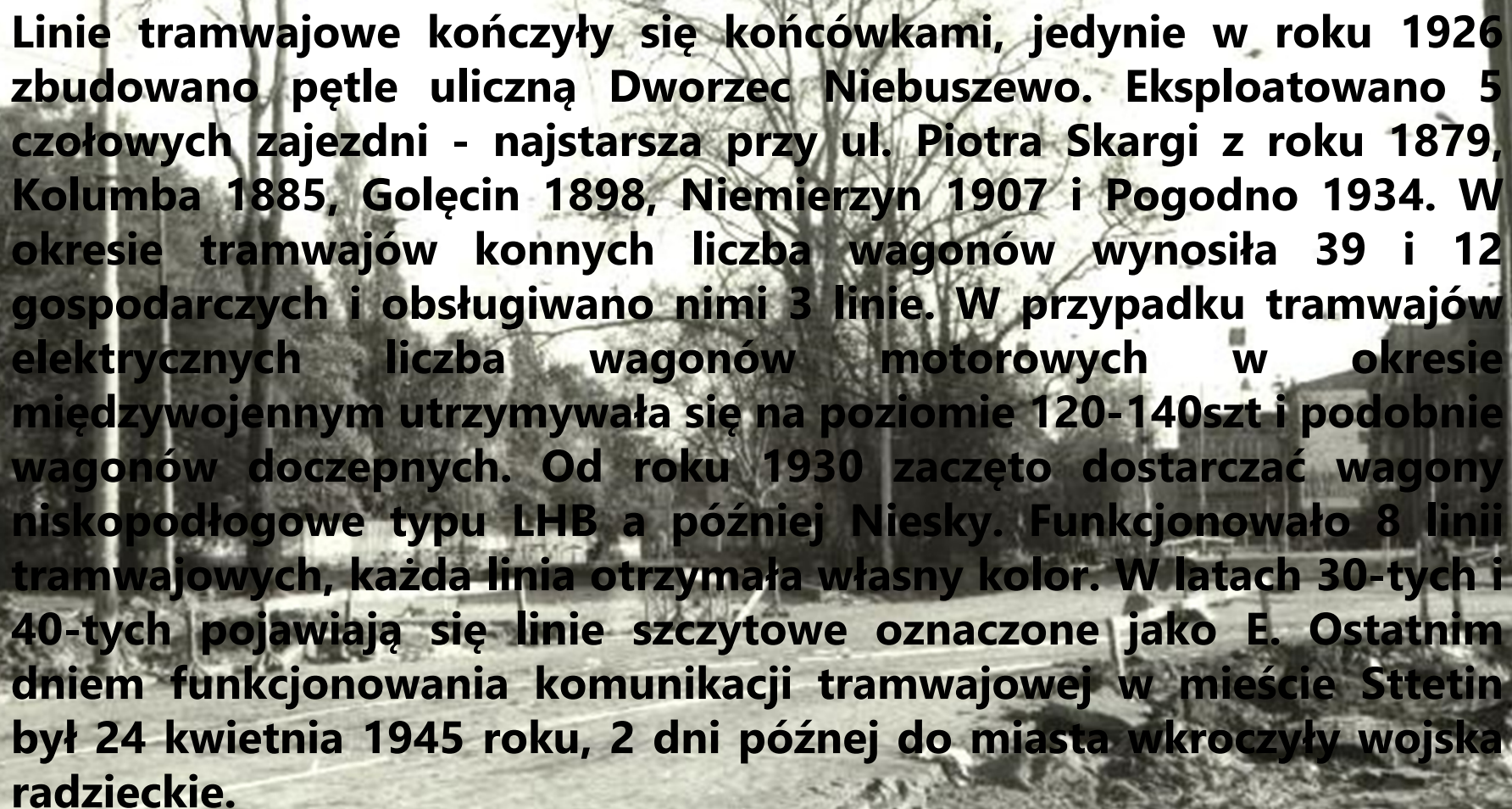


MNS/A. Foto/R435



Plac Grunwaldzki rok 1935

Ze zbiorów Muzeum Narodowego w Szczecinie - MNS/A. Foto/R435



Linie tramwajowe kończyły się końcówkami, jedynie w roku 1926 zbudowano pętle uliczną Dworzec Niebuszewo. Eksploatowano 5 czołowych zajezdni - najstarsza przy ul. Piotra Skargi z roku 1879, Kolumba 1885, Gołęcin 1898, Niemierzyn 1907 i Pogodno 1934. W okresie tramwajów konnych liczba wagonów wynosiła 39 i 12 gospodarczych i obsługiwano nimi 3 linie. W przypadku tramwajów elektrycznych liczba wagonów motorowych w okresie międzywojennym utrzymywała się na poziomie 120-140szt i podobnie wagonów doczepnych. Od roku 1930 zaczęto dostarczać wagony niskopodłogowe typu LHB a później Niesky. Funkcjonowało 8 linii tramwajowych, każda linia otrzymała własny kolor. W latach 30-tych i 40-tych pojawiają się linie szczytowe oznaczone jako E. Ostatnim dniem funkcjonowania komunikacji tramwajowej w mieście Stettin był 24 kwietnia 1945 roku, 2 dni później do miasta wkroczyły wojska radzieckie.

Oficjalne przekazanie miasta polskiej administracji nastąpiło w dniu 5 lipca 1945 roku. Zniszczenia wojenne spowodowane nalotami alianckimi w infrastrukturze tramwajowej szacowano na 45%. Komunikację tramwajową ponownie uruchomiono w dniu 12 sierpnia. Do końca roku 1945 roku udało się uruchomić 4 linie tramwajowe o łącznej długości 18 kilometrów.



Do końca lat 40-tych XX wieku trwała sukcesywna naprawa torowisk oraz odbudowa mostów i wiaduktów na terenie miasta. Z okresu przedwojennego nie przywrócono ruchu tramwajowego na ul. Emilii Plater, na Starym Mieście, na części ulicy Gdańskiej oraz nie odbudowano Mostu Kłodnego.



Budowa i likwidacja torowisk w Szczecinie okres 1950 – 2013

Rok	Budowa	Likwidacja
1950	Budowa torowiska przez teren Stoczni Szczecińskiej	Likwidacja torowiska na ul. Lubeckiego
1950	Budowa Arterii Nadodrzańskiej i torowiska do ul. Dubois	
1954	Wydłużenie torowiska na ul. Żołnierskiej i budowa pętli Krzekowo	
1955	Wydłużenie torowiska na ul. Wojska Polskiego i budowa pętli Głębokie	
1955	Budowa pętli ulicznej Gumieńce	
1957	Odbudowa Mostu Długiego i torowiska na ul. Energetyków	Likwidacja dojazdu do tymczasowego mostu na Odrze
1959	Budowa pętli Las Arkoński	
1961	Wydłużenie torowiska na al. Powstańców Wielkopolskich i budowa pętli Pomorzany	

Budowa i likwidacja torowisk w Szczecinie okres 1950 – 2013

1960	Budowa torowiska na ul. Wielkiej (Wyszyńskiego)	
1964-1973	Przebudowa ul. Gdańskiej, budowa Estakady Pomorskiej i pętli tramwajowej Basen Górniczy	
1964	Budowa pętli przy ulicy Ludowej	
1966	Budowa torowiska na ul. Stalmacha Lubeckiego	Likwidacja przejazdu przez Stocznie Szczecińską
1967		Zamknięcie torowiska na ul. Wyszaka po katastrofie tramwajowej w której zginęło 15 osób
1969	Budowa pętli Potulicka	
1973	Budowa torowiska na al. Bohaterów Warszawy i ul. Krzywoustego do placu Kościuszki. Budowa torowiska na al. Piłsudskiego od placu Rodła do ul. Matejki	Likwidacja torowisk na: <ul style="list-style-type: none"> – ul. Malczewskiego od al. Wyzwolenia do ul. Matejki, – al. Wojska Polskiego od placu Szarych Szeregów do Placu Zwycięstwa, – Obrońców Stalingradu, – ul. Jagiellońskiej od al. Piastów do al. Wojska Polskiego – ul. Roosevelta
1975	Budowa pętli Goław	



Wojska Polskiego przed likwidacją torowiska



Plac Zwycięstwa



Sieć tramwajowa w roku 2014



Tramwaj typu N z doczepą niskopodłogową wyjeżdża z ul. Dworcowej na plac Brama Portowa



Plac Żołnierza Polskiego przed przebudową i widok na al. Niepodległości



ul. Sikorskiego z przedwojennym układem torowiska



ul. Sikorskiego po przebudowie w roku 2009



al. Wyzwolenia przed przebudową



Budowa placu Rodła



ul. Krzywoustego lata 60-te XX wieku



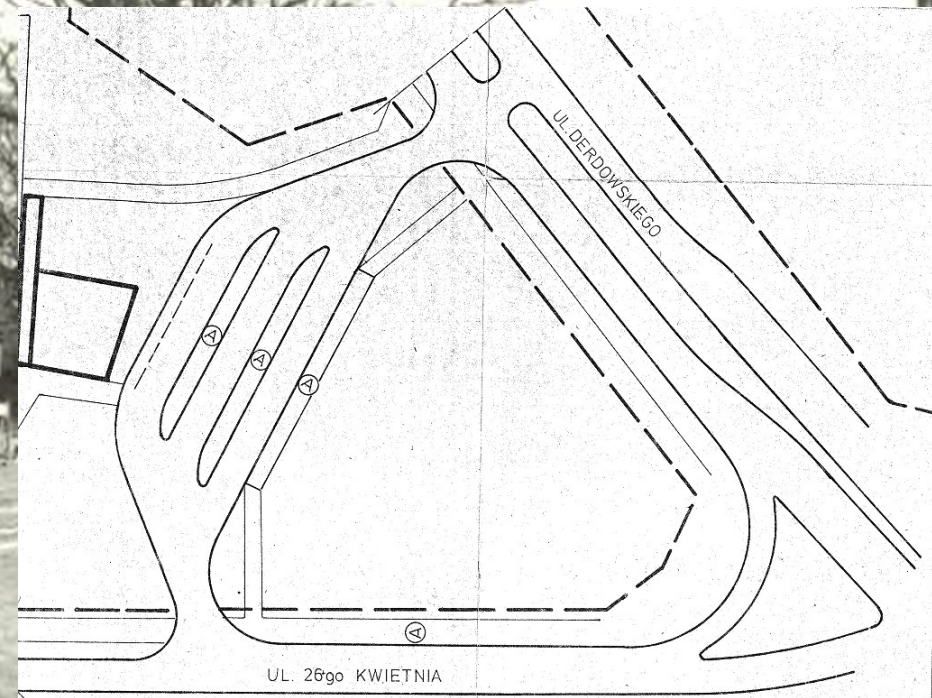
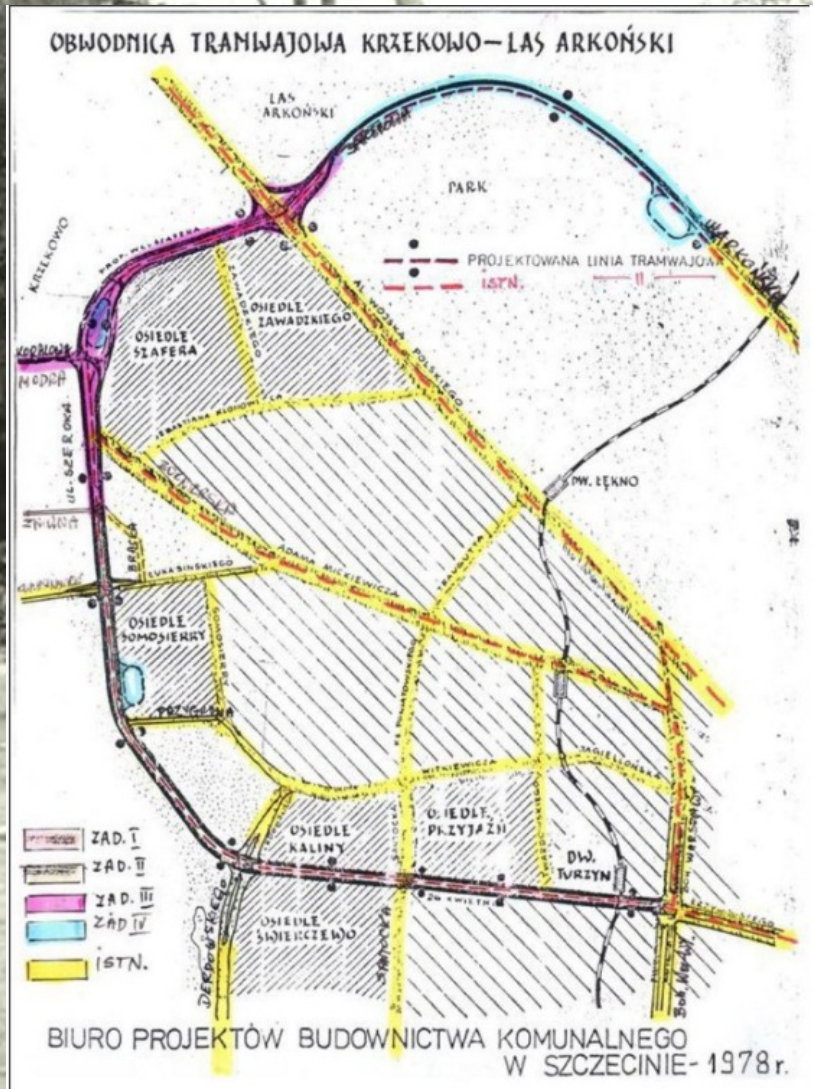
Przebudowa ul. Krzywoustego



© 2008 Gunnar W. Christensen
www.tog-billeder.dk

ul. Krzywoustego lata 70-te XX wieku

Budowa linii tramwajowej na ul. 26 Kwietnia



Budowa linii tramwajowej na ul. 26 Kwietnia

Inwestycja została podzielona na 6 zadań inwestycyjnych:

- *zadanie I - przewidywało budowę jednej jezdni na odcinku od ulicy Santockiej do Derdowskiego,*
- *zadanie II - budowę drugiej jezdni od Santockiej do Derdowskiego wraz z odwodnieniem i oświetleniem,*
- *zadanie III - budowę wiaduktu kolejowego i kładki dla pieszych w rejonie dworca Turzyn,*
- *zadanie IV budowę drugiej jezdni na odcinku od ulicy Santockiej do Bohaterów Warszawy wraz z odwodnieniem i oświetleniem,*
- *zadanie V to budowa toru tramwajowego na odcinku od Bohaterów Warszawy do Derdowskiego,*
- *zadanie VI to budowa podstacji prostownikowej „Kaliny” przy ulicy Kordeckiego.*



Budowa linii tramwajowej na ul. 26 Kwietnia

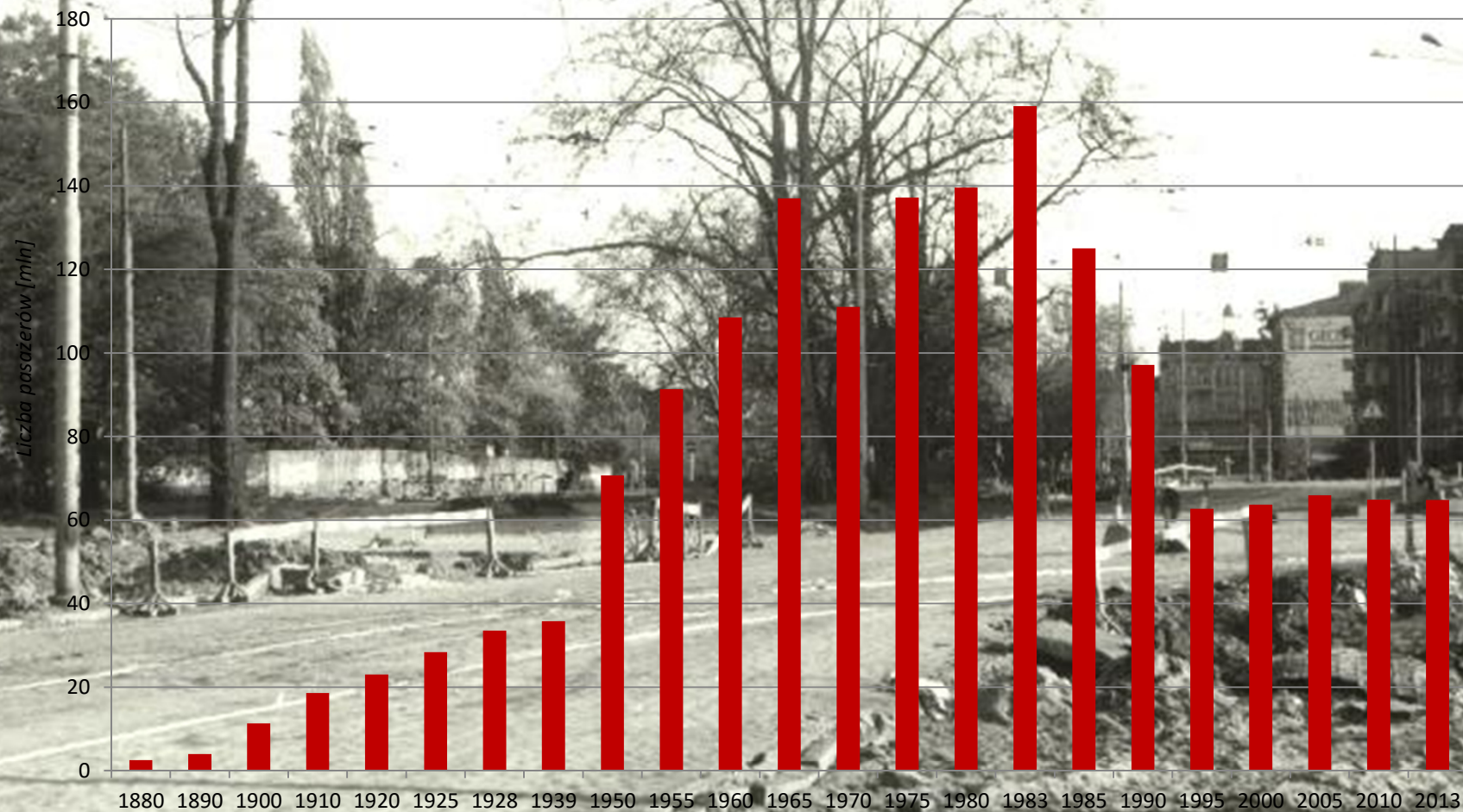


Wykaz remontów torowisk w okresie 2001 - 2015

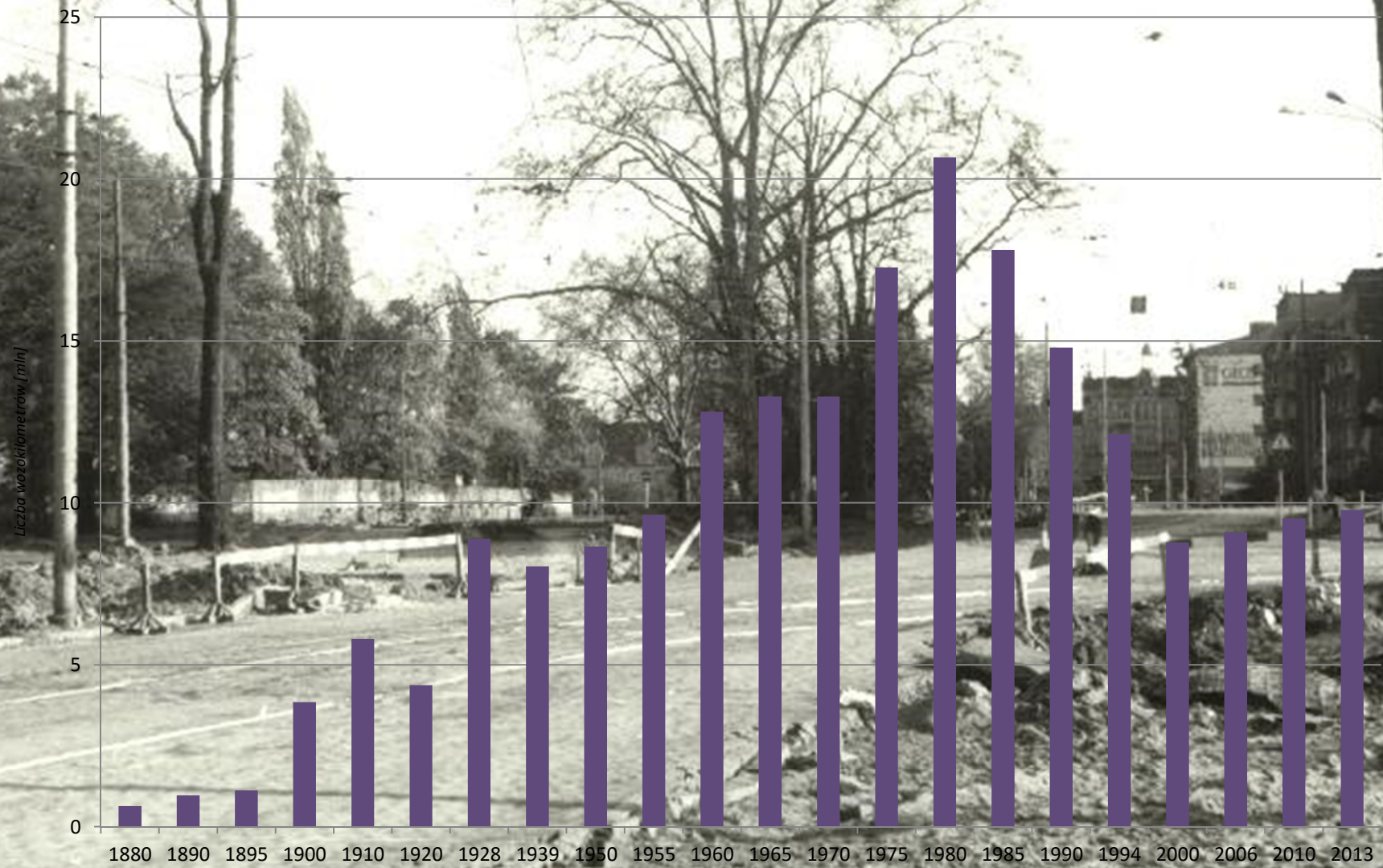
rok	Torowisko
2001	Przebudowa torowiska w związku z budową ronda Ojca Siwka
2004	Przebudową fragmentu torowiska na al. Piastów i Powstańców Wielkopolskich wraz z budowa placu Szyrockiego
2005	Przebudowa ul. Krzywoustego i torowiska od Bramy Portowej do placu Kościuszki
2005	ul. Ku Słońcu od bramy głównej Cmentarza Centralnego do ul. Karola Miarki
2006	Przebudowa części torowiska na ul. Ku Słońcu wraz budową ronda Gierosa
2007	ul. Krzywoustego od placu Kościuszki do ul. Boh. Warszawy
2007	ul. Boh Warszawy od ul. Krzywoustego do Jagiellońskiej

Wykaz remontów torowisk w okresie 2001 - 2015

2008/2009	ul. Sikorskiego, ul. Ku Słońcu (2 odcinki), ul. Kwiatowa
2009	plac Kościuszki
2009/2010	ul. Żołnierska
2010	ul. Boh. Warszawy od ul. Jagiellońskiej do ul. Mickiewicza
2011	ul. Niepodległości od ul. Bogurodzicy do Bramy Portowej
2011/2012	ul. Krasińskiego, Niemierzyńska i Arkońska
2012	plac Brama Portowa
2013/2014	al. Piastów i ul. Wawrzyniaka, al. Bohaterów Warszawy
2013/2015	ul. Potulicka i Narutowicza
2014/2015	ul. 3 Maja
2014/2015	ul. Energetyków i Gdańska



Liczba pasażerów komunikacji tramwajowej w latach 1880 – 2013



Liczba wozokilometrów w latach 1880 – 2013

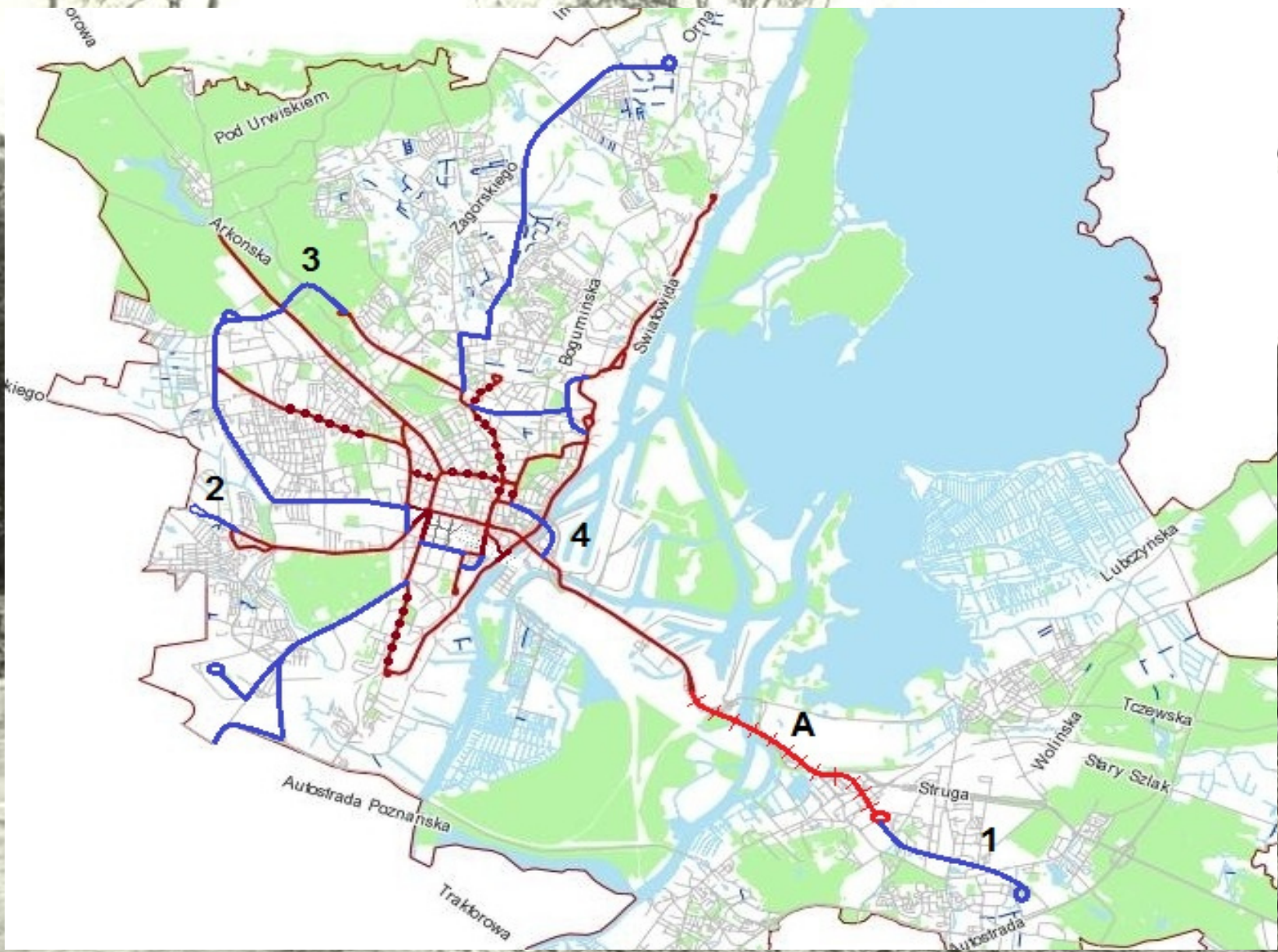


Szczeciński szybki tramwaj



Pętla Turkusowa – PFU





Planowane torowiska w Szczecinie



UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI
WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA
I EKONOMIKI USŁUG 




**VI Dni
Techniki
Pomorza
Zachodniego
2015**

Dziękuję Państwu za uwagę

**Stanisław Majer, WBiA ZUT, SITK O/Szczecin
Komunikacja tramwajowa w Szczecinie – rys historyczny i kierunki rozwoju**