Rafał Bętkowski

ZAJEZDNIA TROLEJBUSOWA
MUZEUM NOWOCZESNOŚCI – NOWY OBIEKT WYSTAWIENNICZY W OLSZTYNIE

Latem 2019 roku gród nad Łyną wzbogacił się o kolejny wartościowy obiekt wystawienniczo-muzealny – jest nim dawna zajezdnia trolejbusowa położona przy ul. Knosały 3/5e. Zrewitalizowany budynek, znajdujący się obecnie pod zarządem Miejskiego Ośrodka Kultury w Olsztynie, jest użytkowany przez Muzeum Nowoczesności. Uroczyste otwarcie Zajezdni Trolejbusowej nastąpiło 1 lipca 2019 roku i było połączone z wernisażem pierwszej wystawy urządzonej w jej wnętrzu: „Podróż za jeden Volt… Historia Olsztyńskich Trolejbusów" autorstwa Rafała Bętkowskiego i Artura Sobieli.

Nieczęsto zdajemy sobie sprawę, że trolejbusy są starsze od pojazdów pasażerskich z napędem spalinowym. Pierwszy trolejbus – pasażerski pojazd drogowy napędzany energią elektryczną pobieraną z sieci trakcyjnej i nieporuszający się po szynach – pojawił się już w roku 1882. Był nim nazwany „Elektromote" powóz z silnikiem elektrycznym, pokazywany podczas Wystawy Przemysłowej w Berlinie. Skonstruował go Werner v. Siemens, wynalazca tramwaju oraz windy z silnikiem elektrycznym, powszechnie używanych dziś na całym świecie. Pierwsze trolejbusy miały liczne mankamenty. Do podstawowych należał odbierak prądu w postaci czterokołowego wózka poruszającego się po dwóch przewodach trakcyjnych. Od nazwy, jaką w Ameryce określano wózek – *trolley* – pojazdy zyskały miano trolejbusów. Trolejbusy o konstrukcji współczesnej zaczęto budować dopiero w okresie międzywojennym. W ich

konstrukcji znalazły zastosowanie wypróbowane już zespoły autobusowe, z pneumatycznymi kołami, właściwie rozwiązanym układem kierowniczym oraz zawieszeniem, a przede wszystkim nowoczesne silniki elektryczne i zmodernizowane odbieraki drążkowe. Rozwojowi trolejbusów sprzyjały ich walory eksploatacyjne (wyższe niż w przypadku autobusów), jak też rozbudowa sieci energetycznych i obniżenie cen energii elektrycznej, do których doszło w owym czasie. Trolejbusy pojawiły się w tym czasie w wielu miastach, zwłaszcza we Włoszech, Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii. Jedną z największych sieci trolejbusowych dysponował Londyn (w 1940 roku – 1671 trolejbusów). Również na terenie Polski oraz w Prusach Wschodnich powstały w tym czasie pierwsze sieci trolejbusowe. W 1930 roku trolejbusy ruszyły w Poznaniu, w 1936 w Wystruci (Insterburg, dziś: Czerniachowsk). W związku ze wzrastającą liczbą mieszkańców oraz powiększaniem się obszaru miasta pod koniec lat 30. XX wieku, zamiast rozbudowy linii tramwajowych, zdecydowano się wprowadzić trolejbusy również w Olsztynie.



1. Olsztyn, dawna zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały, stan w 2010 roku. Fot. Rafał Bętkowski.

W 1938 roku władze miejskie rozpoczęły negocjacje z zakładami Siemens-Schuckert w sprawie uruchomienia dwóch linii trolejbusowych, z których jedna powinna była zastąpić tramwaj na linii nr 2, druga zaś połączyć z centrum leżące na obrzeżach nowe dzielnice. Długość obydwu tras miała osiągnąć 12 kilometrów. Dwuliniowa trakcja napowietrzna (druty 80 mm^2 Cu) umożliwiała bezkolizyjną jazdę w obydwu kierunkach. Aby nie psuć widoku ulic, linie starano się rozpinać nad jezdnią za pośrednictwem zakotwionych w ścianach domów rozet, tam gdzie nie było to możliwe – na żelbetowych słupach, na przekroju ośmiobocznych (w mieście) lub okrągłych (poza obszarem zwartej zabudowy). Na słupach zainstalowano żelazne wysięgniki, na których podczepiano przewody jezdne. Zwrotnice (rozjazdy) sieci jezdnej były sterowane zdalnie (elektromagnetycznie) z trolejbusu. Sieć zasilano z prostowniczych podstacji

trakcyjnych przetwarzających prąd przemienny w prąd stały 600 V. Rozmieszczono je przy alei Wojska Polskiego (Adolf-Hitler-Allee) – tu znajdowała się centrala energetyczna oraz przy miejskiej hali sportowej (w rejonie dzisiejszej ulicy Nowowiejskiego) i przy moście Świętego Jana. Linie kończyły się pętlami. Nową zajezdnię, przeznaczoną dla wozów trolejbusowych, wzniesiono przy dzisiejszej ulicy Knosały (Garten-Str.), na terenie dawnego tartaku Raphaelsohnów.

Jako pierwszą otwarto linię trolejbusową nr 2, uruchomiono ją 1 września 1939 roku. Prowadziła z Dworca Głównego obecną ulicą Kościuszki (Roon-Str.), potem krótkim odcinkiem alei Piłsudskiego obok gmachu rejencji (Kleeberger-Str.), tu skręcała w ulicę 22 Stycznia (Treudank-Str.), a następnie ulicą Pieniężnego (Wilhelm-Str.) wiodła obok poczty na plac Roosevelta (Langemarck-Platz). Stąd trolejbusy wjeżdżały w aleję Niepodległości (Strasse der SA) i ulicą Pstrowskiego (Masurenstrasse) kierowały się na Osiedle Mazurskie (pętla końcowa). Około 15 września 1939 roku uruchomiono linię prowadzącą z placu Roosevelta ulicą Mochnackiego (Strasse der SA), a następnie „starą Warszawską" (Hohensteiner-Str.) i ulicą Jagiellończyka (Richthofen-Str.) do nowych koszar (Reiterkaserne) przy alei Warszawskiej i ulicy Armii Krajowej (Umgehungstrasse). Wozy okrążały „osiedle oficerskie" wielką pętlą, w drodze ku miastu wjeżdżając z dzisiejszej ulicy Armii Krajowej, gdzie znajdował się przystanek końcowy, w aleję Warszawską (była to linia nr 1). Trzecia z linii trolejbusowych (linia nr 3) zastąpiła w 1940 roku tramwaj na trasie do Jakubowa (Jakobsberg). Prowadziła z placu Roosevelta ulicami Pieniężnego, 1 Maja (Hindenburg-Str.) i aleją Wojska Polskiego. Centralnym punktem przesiadkowym dla trolejbusów był plac Roosevelta.

Uruchomienie trolejbusów zbiegło się z wybuchem II wojny i wojsku też przede wszystkim miały służyć – nie bez znaczenia były ważne obiekty znajdujące się przy ich trasie, między innymi gmach dowództwa 11. Dywizji Piechoty Wehrmachtu (obecna Poliklinika przy alei Wojska Polskiego). W pierwszym roku eksploatacji trolejbusy przewiozły 1 245 542 pasażerów. Ponieważ brakowało męskiej siły roboczej, jako kierowców zatrudniono prawie wyłącznie panie. Przez pierwsze 12 miesięcy wykonały one za kierownicą 350 tysięcy wozokilometrów, nie powodując przy tym poważniejszych wypadków. Częstotliwość jazdy wynosiła początkowo 15 minut, a na trasach kursowało pięć-sześć wozów. Były to pojazdy produkcji elbląskich zakładów Büssing/NAG-Werke z silnikiem i oprzyrządowaniem Siemensa. Aby przynajmniej w godzinach szczytu zwiększyć częstotliwość kursów do taktu 10-minutowego, zamówiono kolejne wozy. W czerwcu 1942 roku dotarło do Olsztyna sześć nowych trolejbusów – tym razem pochodziły one z norymberskich zakładów MAN i miały nadwozie Kässbohrer-Ulm (nr 7–12). Te same zakłady wyprodukowały dla Olsztyna również dwa kolejne wozy, o numerach 13 i 14 (tym razem z nadwoziem Schumanna). W 1943 roku w prezencie od gauleitera i nadprezydenta Prus Wschodnich Eri-

cha Kocha, pełniącego wtedy funkcję komisarza Rzeszy dla Ukrainy, Olsztyn otrzymał dwa sowieckie trolejbusy JaTB-2, zrabowane w okupowanym przez Niemców Kijowie (numery 19 i 20). Rok później po ulicach miasta zaczęły krążyć jeszcze dwa względnie cztery nowe wozy, produkcji zakładów Henschel-Kassel, sprowadzone z Gdyni. Na początku 1945 roku do Olsztyna ściągnięto ponadto trzy pojazdy z zagrożonej przez Rosjan Wystruci (wozy nr 22–23). Oblicza się tym samym, że w Olsztynie, zdobytym przez Armię Czerwoną 22 stycznia 1945 roku, powinny znajdować się 21–23 wozy trolejbusowe.

Ze sprawozdania Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, sporządzonego w 1947 roku, okres rabunku i zniszczeń, rozpoczęty w Olsztynie wraz z zajęciem miasta przez Armię Czerwoną, przetrwało 11 trolejbusów. Wszystkie były w mniejszym lub większym stopniu zdewastowane. Głównie wskutek szabru całkowitemu zniszczeniu uległa także sieć jezdna rozpięta ponad ulicami. Były to powody, dla których po wojnie jako pierwsze 1 maja 1946 roku uruchomiono tramwaje. Trolejbusy ruszyły ponownie 10 grudnia 1946 roku. Otwarto wtedy linię nr 4 na trasie ul. Ogrodowa (dzisiejsza ul. Knosały)–Osiedle Mazurskie, którą obsługiwały dwa wyremontowane pojazdy marki MAN i Büssing/NAG-Werke. 26 stycznia 1947 roku linię tę przedłużono do Dworca Głównego. Na 6-kilometrowej trasie kurs trwał 24 minuty, przejazd kosztował 10 złotych. Dopiero po zainstalowaniu w 1962 roku drugiego przewodu trakcyjnego na tej linii umożliwiono bezkolizyjny ruch w obydwu kierunkach. Dwa lata później, po wzniesieniu nowego wiaduktu pomiędzy placem Bema a ulicą Limanowskiego, linię przedłużono do ronda na Zatorzu.

Jako drugą reaktywowano po wojnie linię nr 3, prowadzącą trasą Kortowo–plac Roosevelta (częstotliwość kursów: 26 minut). Linię tę przedłużono w 1953 roku na Zatorze. Trakcję poprowadzono wtedy od ul. Kościuszki do skrzyżowania ulic Jagiellońskiej i Limanowskiego. Na trasę do Jakubowa ponownie powróciły tramwaje.

W 1958 roku do eksploatacji zaczęto wprowadzać czechosłowackie trolejbusy marki Škoda, które w ciągu dwóch lat całkowicie zastąpiły wyeksploatowany tabor poniemiecki. Stary tabor i uproszczona budowa trakcji (jeden przewód wymagający ręcznego przekładania odbieraków) przyczyniły się zapewne do utrwalenia niekorzystnej opinii o trolejbusach. W prasie wytykano kiepski stan techniczny wozów, ich awaryjność i podatność na wpływ pogody, niedostateczną liczbę wozów, przeładowanie i niepunktualność. W takiej atmosferze dojrzewała decyzja o wycofaniu się z eksploatacji trolejbusów. Miały na nią wpływ zapewne i tendencje ogólnoświatowe. Okres powojenny otworzył czas taniejących cen ropy naftowej i drożejącej energii elektrycznej. Relacje ekonomiczne pomiędzy trolejbusem a autobusem uległy nagłemu odwróce-



2. Olsztyn, dawna zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały po remoncie, 2019. Fot. Adam Płoski.



3. Olsztyn, dawna zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały po remoncie, 2019. Fot. Adam Płoski.



4. Olsztyn, dawna zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały po remoncie, fragment ekspozycji, 2019. Fot. Adam Płoski.

niu. W latach 1959–1962 zlikwidowano trolejbusy w Londynie (ten sam los tramwaje spotkał tu już w 1952 roku). W Olsztynie decyzja o zastąpieniu trolejbusów autobusami zapadła 26 stycznia 1968 roku. Likwidacji uległa najpierw linia nr 3, co było powiązane z modernizacją i poszerzeniem ulicy Warszawskiej. Z roku na rok zmniejszała się liczba pojazdów. W 1966 roku kursowało ich jeszcze 21, w 1970 już tylko 7. Ostatnim dniem trolejbusów był 31 lipca 1971 roku. Tabor, który nie uległ zezłomowaniu, przekazano do Gdyni. Trwałymi pamiątkami po przeszło 30-letniej historii olsztyńskich trolejbusów miały pozostać: pętla przy Wojewódzkim Domu Kultury (dzisiejszym Centrum Edukacji i Inicjatyw Kulturalnych), część słupów trakcyjnych stojących w różnych częściach miasta oraz dawna zajezdnia trolejbusowa przy ulicy Knosały – ostatni już tego typu obiekt w Olsztynie.

Bazę olsztyńskich trolejbusów zlokalizowano na terenie dawnego tartaku Raphaelsohnów, od 1929 roku należącego do spółki komunalnej Städtische Betriebswerke Allenstein GmbH. Funkcje pierwszej zajezdni trolejbusowej pełnił wzniesiony w 1939 roku budynek przy dzisiejszej ulicy Knosały 3 (Garten-Str. 3). Zaopatrzono go w jedenaście wjazdów garażowych – dziś przebudowano je na biura Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta w Olsztynie. Około 1942–1943 roku po jego zachodniej stronie wzniesiono nową zajezdnię trolejbusową z czterema podwójnymi wjazdami garażowymi. Oba obiekty wyszły obronną ręką ze zniszczeń 1945 roku i zgodnie ze swoim przeznaczeniem użytkowano je nadal w okresie powojennym. W 1959 roku opracowano projekt rozbudowy drugiej z zajezdni, autorstwa inż. J. Stańkowskiej i W. Łochacza. Przewidywał on dobudowę po stronie północnej „siostrzanej" hali postojowej na 8 wozów trolejbusowych (wraz z rozebraniem istniejących baraków warsztatowych), urządzenie hali mycia w hali przeglądowej oraz boksu na dwa wozy osobowe. Miały zostać dobudowane warsztaty mechaniczne i pomieszczenie socjalne dla 21 mężczyzn. Projektu nie wcielono w życie. W 1967 roku rozbudowano jedynie obiekt w kierunku zachodnim, dzięki czemu powiększeniu uległ warsztat i poprawiły się warunki pracy załogi. Obie zajezdnie funkcjonowały do 1971 roku, potem przebudowano je, względnie wykorzystywano na garaże i warsztaty samochodowe. Drugą z zajezdni, pochodzącą z lat 1942–1943, wpisano do Gminnej Ewidencji Zabytków.

W latach 2018–2019 zgodnie z postulatami społecznymi drugą z zajezdni miasto poddało rewitalizacji z przeznaczeniem na pawilon wystawowy Centrum Techniki i Rozwoju Regionu „Muzeum Nowoczesności", przeznaczony do eksponowania obiektów wielkogabarytowych. Autorem projektu architektonicznego, sporządzonego w konsultacji z pracownikami Muzeum, jest inż. arch. A. Szczepańska. We wnętrzu hali o powierzchni 411,26 m^2 i wysokości 6,56 m zlikwidowano wtórne podziały. Od strony południowo-wschodniej wydzielo-

no tu pomieszczenie mające pełnić funkcję magazynu i warsztatu, utworzono ponadto zaplecze socjalne dla odwiedzających (recepcja-szatnia oraz WC), pomieszczenie gospodarcze i węzeł CO. Wnętrze wyposażono w nawiewny system grzewczy i wentylacyjny, instalacje wodociągową i kanalizacyjną, oświetleniową oraz multimedialną (projektor multimedialny, ekran elektroniczny, stanowiska do prezentacji, nagłośnienie przenośne i ogólne nagłośnienia hali głównej, tablica interaktywna), jak też system przeciwpożarowy. Obiekt otrzymał wzmocnione posadzki. Wymianie uległa stolarka okienna i drzwiowa (wrota) – część tej ostatniej otrzymała ponadto przeszklenia. Zachowano i poddano naprawie dawną, oryginalną więźbę dachową. Adaptacja zajezdni przy ulicy Knosały na potrzeby Muzeum Nowoczesności kosztowała 2,64 mln złotych, natomiast prace związane z podniesieniem estetyki i atrakcyjności pobliskiego terenu nieco ponad 6 mln złotych, z czego 85%, czyli 4 mln zł, pochodziło z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach RPO Warmia i Mazury na lata 2014–2020.



5. Olsztyn, zrewitalizowana zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały podczas wernisażu wystawy „Podróż za jeden volt. Historia olsztyńskich trolejbusów", 1 lipca 2019 rok. Fot. Rafał Bętkowski.

Zajezdnia Trolejbusowa Muzeum Nowoczesności w Olsztynie jest przewidziana jako miejsce organizacji wydarzeń oraz wystaw czasowych z zakresu przemysłu, techniki, infrastruktury miejskiej zarówno o charakterze regionalnym, ogólnopolskim, jak i międzynarodowym. Jej wnętrze przeznaczono do ekspozycji zabytków wielkogabarytowych. Kolejną wystawą, tu urządzona, prezentuje cztery niezwykle wartościowe obiekty z prywatnej kolekcji Bogdana Romanowskiego – są to motocykle: belgijski FN Four z 1914 roku, amerykański Henderson z 1919, polski przedwojenny Sokół 600 (1935–1939) oraz polski powojenny Sokół 125 (1947–1950). Wystawa czynna od 1 października do 20 grudnia 2019 roku.

Rafał Bętkowski