

KOMUNIKACYJNA INTEGRACJA NOWEGO POZNANIA

„Kóńiec Dymbiec...”, czyli nowe linie tramwajowe. Autobusem na Łazarz. Auta i dorożki. Most Bolesława Chrobrego.

Powiększenie obszaru miasta rodziło wiele problemów związanych z integracją nowych dzielnic, których większą część stanowiły grunty niezabudowane. Stwarzało to z czasem możliwość lokalizacji tam nowych osiedli (np. Osiedle Warszawskie), ale przede wszystkim rodziło konieczność rozbudowy miejskiej infrastruktury, doprowadzenia prądu, gazu, nadal podstawowego w Poznaniu środka do oświetlania ulic, budowy sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, czego sukcesywnie dokonywano. Inną, równie palącą kwestią, była rozbudowa sieci komunikacyjnej. Miasto odziedziczyło po czasach pruskich 9 linii tramwajowych o długości 38 km, które racjonalnie łączyły śródmieście z dworcem kolejowym, Wildą, Górczynem, Jeźycami, Sołaczem, Tamą Garbarską i – jedyną na prawym brzegu Warty – Śródką. Zarządzała nimi spółka pod nazwą Poznańska Kolej Elektryczna S.A., w której miasto miało 88% udziałów. Już w 1925 r. wydłużono linię sołacką do Gołęcina, a wildecką aż do Dębca, co dało początek poznańskiemu zawołaniu „kóńiec Dymbiec”, o pewnym mimowolnie eschatologicznym odcieniu. W roku następnym rozbudowano także linie wzdłuż ulic Dąbrowskiego, Grunwaldzkiej i Głogowskiej. Prace nad wydłużaniem działających już linii i rozmaite korekty istniejącego układu trwały także w latach 30., tak iż do 1939 r. długość tras zwiększyła się do 52,4 km. Bilety kupowało się w trakcie jazdy u konduktora, deklarując mu, o jaki chodzi, a więc np. „prosto!” – bilet normalny, jednoliniowy, lub „z przesiadką na Wildę, Jeźyce itd...” oba za 20 gr, czy też (od 1934 r.) „cztery przystanki” za 15 groszy. Bilety szkolne, kosztujące jedynie 7 gr, należały do najtańszych w Polsce²⁸⁶. Biletowe konwersacje w tramwajach prowokowały do żartów, gdy więc satyryka Tadeusza Hernesa konduktor zapytał pewnego razu „dokąd?”, usłyszał od niego potulne: „Ja do Kazia!”, czym ubawili się wszyscy, funkcjonariusza Poznańskiej Kolei Elektrycznej nie wyłączając²⁸⁷.

286 Z. Fidelus, J. Wojcieszak, *Od omnibusów konnych do szybkiego tramwaju. Dzieje komunikacji miejskiej w Poznaniu*, Poznań 2005, ss. 23–24; T. Ruge, *Komunikacja w Poznaniu* [w:] *Księga pamiątkowa miasta Poznania*, s. 255; J. Majewski, *Sieć komunikacji miejskiej* [w:] *Dz. Poz.*, t. 2, cz. 2, ss. 864–866.

287 T. Kraszewski, *Byliśmy wtedy młodzi* [w:] *Poznańskie wspominki...*, s. 438.



Wzmożone potrzeby komunikacyjne sprawiły, że coraz większą rolę zaczął odgrywać transport autobusowy, zdecydowanie tańszy, rozwijany również przez PKE, która od 1 listopada 1925 r. otworzyła linie autobusowe łączące Stary Rynek z Główną i Winiarami, a następnie kolejne dowożące pasażerów na Łazarz (pl. Wyspiańskiego, dziś skwer Focha) i Starołękę. Obok autobusów miejskich powstały także z czasem firmy prywatne, obsługujące linie do Żabikowa (1929) i Biedruska (1935). 12 lutego 1930 r. uruchomiono też w Poznaniu pierwszą w Polsce linię trolejbusową wiodącą z Rynku Śródeckiego na Główną²⁸⁸. Obrazu poznańskiej komunikacji dopełniały też dorożki konne, a od gwałtownego przełomu w latach 1928–1932 głównie samochodowe, które w tym czasie stanowiły już 80% ogólnej liczby tego rodzaju pojazdów²⁸⁹.

Jak z tego widać, centralną, lewobrzeźną część miasta obsługiwały głównie tramwaje, dzielnice prawobrzeżne i peryferyjne – autobusy.

²⁸⁸ Z. Fidelus, J. Wojcieszak, *Od omnibusów...*, ss. 28–30.

²⁸⁹ J. Majewski, *Sieć komunikacji miejskiej*, s. 867.

Otwarcie linii trolejbusowej,
1930 r.

Tramwaje i autobusy
w Poznaniu



Budowa linii tramwajowej
na pl. Nowomiejskim
(dziś pl. Ratajskiego), 1934 r.

W 1924 r. na jakiś czas w ogóle ustała komunikacja tramwajowa z prawym brzegiem Warty, czego przyczyną była wielka powódź, która naruszyła poważnie most Tumski łączący Ostrów Tumski z Chwaliszewem. W konsekwencji jednak wybudowano nowy most nazwany mostem Bolesława Chrobrego, a otwarty uroczyście z udziałem prezydenta S. Wojciechowskiego i premiera W. Grabskiego 13 września 1925 r., w trakcie szeroko zakrojonych obchodów 900-lecia koronacji pierwszego króla Polski. Niewielu mogło przypuszczać, że prezydentowi Wojciechowskiemu zostało jeszcze tylko dziewięć miesięcy na pełnienie jego wysokiego urzędu.