



## Początki komunikacji autobusowej w Stargardzie w latach 1919–1945

**Remigiusz Grochowiak**

Lutom k. Sierakowa

[grochowiakr@gmail.com](mailto:grochowiakr@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0003-3625-9420>

---

### Abstrakt

Artykuł opisuje pierwsze dwadzieścia lat funkcjonowania autobusów, przedstawiając ich właścicieli i firmy je eksploatujące. Oparty został w głównej mierze o dostępne materiały archiwalne w zbiorach Archiwum Państwowego w Szczecinie, jak również o zbiory własne Autora. W celu zachowania przejrzystości opracowania, w tekście pominięto wątki związane z historią pocztowych omnibusów konnych w XIX w.<sup>1</sup>, planami budowy w mieście sieci tramwajowej z 1911 r.<sup>2</sup>, jak również problemy rozwoju sieci kolejowej w regionie w XIX i XX w.

### Abstract

The paper outlines the first two decades of the bus service and looks at bus owners and companies which operated them. It is based mostly on archival sources available in the State Archives in Szczecin as well as the author's private collection. In order to ensure the clarity of the paper it does not include postal horse-drawn omnibuses in the 19<sup>th</sup> century,<sup>3</sup> plans for the development of tram service in 1911<sup>4</sup> or the problems of the development of the railway system in the region in the 19<sup>th</sup> and the 20<sup>th</sup> centuries.

### Słowa kluczowe

Stargard, autobus, dwudziesty wiek, Jensen, Kraftverkehrsgesellschaft, Reichspost, Pommern, Pomorze Zachodnie

### Keywords

Stargard, bus, 20<sup>th</sup> century, Jensen, Kraftverkehrsgesellschaft, Reichspost, Pommern, Western Pomerania

---

Początki komunikacji autobusowej w Stargardzie sięgają maja 1919 r., kiedy prywatny przedsiębiorca Unger z Suchania wystąpił do prezydenta rejencji szczecińskiej o zgodę na otwarcie linii autobusowej z Wapnicy (*Ravenstein*) przez Suchań (*Zachan*),

---

<sup>1</sup> Mielcarek 2010, 299–309, także *Kursbuch*... 1880, 23.

<sup>2</sup> Grochowiak 2011, 8–9.

<sup>3</sup> Mielcarek 2010, pp. 299–309, also *Kursbuch*... 1880, 23.

<sup>4</sup> Grochowiak 2011, pp. 8–9.

Stargard i Maszewo (*Massow*) do Nowogardu (*Naugard*)<sup>5</sup>. Pomysł ten spotkał się z pozytywnym przyjęciem, gdyż na tej trasie brakowało sprawnej i szybkiej komunikacji, a kursujący na tej trasie pocztowy omnibus konny uważany był za powolny i przestarzały. Co prawda na równoległej trasie między Stargardem a Kaliszem Pomorskim kursowało już 5 par pociągów dziennie<sup>6</sup>, ale najbliższą stacją w okolicy Suchania było Tarnowo, oddalone 5 kilometrów od centrum miasta, co zdecydowanie utrudniało korzystanie z kolei. Zgodę na uruchomienie linii autobusowej udzielono 18 czerwca 1919 r., a zaakceptowany pierwszy rozkład zakładał kursowanie autobusu początkowo jedynie na trasie z Nosowa (*Güntersberg*) przez Suchań do dworca kolejowego w Stargardzie. Odjazd autobusu z Nosowa następował o 7:15 rano, przyjazd do Stargardu o 8:40. W drogę powrotną autobus wyruszał o 15:15. Cena biletu uzależniona była od długości pokonywanej trasy. Do Suchania zapłacić trzeba było 3 marki, zaś do Nosowa 3,50 marki<sup>7</sup>.

Przygoda Ungera z komunikacją autobusową trwała niemal półtora roku, po czym 1 października 1920 r. zdecydował się on sprzedać przedsiębiorstwo spółce Kraftverkehrs-gesellschaft Pommern GmbH (dalej: KVP), mającej swoją siedzibę w Szczecinie, przy obecnej ulicy Pocztowej 49a (*Turnerstrasse 49a*)<sup>8</sup>. Była to już wówczas duża firma, zajmująca się głównie transportem towarowym i szukająca szans w komunikacji autobusowej. Pozytywne doświadczenia, jakie zdobyła podczas eksploatacji linii ze Szczecina do Tanowa, którą obsługiwała od 1919 r.<sup>9</sup>, sprawiły, że mając możliwość przejęcia obsługi kolejnego połączenia, postanowiła z tego skorzystać.

Niespodziewanie, sprzeciw planowanemu wyrażeniu zgody na eksploatację linii na rzecz KVP zgłosiła już we wrześniu 1920 r. Poczta Rzeszy (*Reichspost*). W przesłanym do prezydenta rejencji szczecińskiej piśmie zaznaczono, że sama przygotowuje się od dłuższego czasu do uruchomienia na trasie ze Stargardu przez Suchań do Recza (*Reetz*) autobusu pocztowego<sup>10</sup>. Pojazd miał zabierać zarówno przesyłki pocztowe, jak i pasażerów, a wprowadzenie na tę samą trasę autobusu prywatnej spółki uznane zostało jako zagrożenie dla rentowności całego połączenia. Zaznaczono, że poczynione zostały już daleko idące przygotowania co do zakupu autobusu, jak i druku biletów<sup>11</sup>.

Sprzeciw Poczty okazał się na tyle skuteczny, że utrudnił rozpoczęcie komunikacji autobusowej przez KVP od 1 października 1920 r., mimo złożonego wniosku do prezydenta rejencji w tej sprawie<sup>12</sup>. Sytuacja skomplikowała się jeszcze bardziej 25 października tego roku, kiedy Poczta uruchomiła zapowiadany autobus na trasie ze Stargardu do Recza<sup>13</sup>. Apogeum konfliktu nastąpiło zaś 5 grudnia 1920 r., kiedy w Żukowie (*Suckow*)

<sup>5</sup> APS RS, 6298, 1–8.

<sup>6</sup> *Reichs-Kursbuch...* 1914, 45.

<sup>7</sup> *Reichs-Kursbuch...* 1914, 9.

<sup>8</sup> *Reichs-Kursbuch...* 1914, 11.

<sup>9</sup> Grochowiak 2021, 17–19.

<sup>10</sup> APS RS, 6298, 11.

<sup>11</sup> APS RS, 6298, 11.

<sup>12</sup> APS RS, 6298, 12.

<sup>13</sup> APS RS, 6298, 21.

doszło do zderzenia autobusu pocztowego z autobusem KVP<sup>14</sup>. Wersje kierowców co do winy były sprzeczne, jednak wzrastające ogólne zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów zmusiło do reakcji samo Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. W wyniku wydanej decyzji, Poczta zmuszona została do zawieszenia kursowania swojego autobusu od stycznia 1921 r.<sup>15</sup>

Sukces w starciu z Poczta skłonił KVP do złożenia 6 czerwca 1921 r. kolejnego wniosku do prezydenta rejencji szczecińskiej, tym razem o wydanie zgody na uruchomienie linii ze Stargardu nad jezioro Miedwie<sup>16</sup>. Zaznaczono, że wniosek składany jest na prośbę urzędu miasta Stargardu, choć ten w opinii zastrzegł, że czyni to warunkowo, gdyż liczy, że docelowo obsługę połączenia przejmie Poczta Rzeszy. Uznano jednak, że na okres letni lepsze będzie połączenie prywatne, niż żadne, co po otrzymaniu zgody umożliwiło KVP oddelegowanie autobusów do obsługi połączenia.

Rosnąca przez cały 1921 rok inflacja w Niemczech zaczęła na początku 1922 r. gwałtownie przyspieszać. Wzrastające koszty i płace, nie przekładające się jednak na wzrost zamożności mieszkańców sprawiły, że 31 marca 1922 r. KVP zawiesiło kursowanie swojego autobusu na trasie do Suchania<sup>17</sup>. Tłumaczyło to szybko wzrastającymi kosztami funkcjonowania połączenia, co powodowało jego nierentowność, jak również racjonowaniem paliwa uniemożliwiającym zapewnienie ciągłości ruchu<sup>18</sup>.

Powrót autobusów na trasy w okolicach Stargardu – do Suchania, Goleniowa (*Gollnow*) i Nowogardu – nastąpił dopiero w 1924 roku, po uspokojeniu sytuacji gospodarczej w Niemczech, a operatorem na liniach została Poczta Rzeszy<sup>19</sup>. 27 października 1925 r. wysłała ona do prezydenta rejencji w Szczecinie pismo, w którym przekazała plany testowego wydłużenia swoich już istniejących linii autobusowych Stargard – Suchań do Wapnicy oraz Stargard – Goleniów do Lubczyny (*Lübzin*)<sup>20</sup>. Sprzeciw wniosła dyrekcja Kolei Niemieckich Wschód we Frankfurcie nad Odrą (*Frankfurt an der Oder*), upatrująca w rozrastających się liniach pocztowych konkurencji dla pociągów. Wsparcia Poczcie udzieliła jednak gmina Suchań, argumentując, że połączenie autobusowe przebiega szosą oddaloną od linii kolejowej na tyle, że nie stanowi dla niej konkurencji. Zaznaczono również, że samo miasto leży w odległości pięciu kilometrów od linii kolejowej, co znacznie utrudnia możliwość korzystania z pociągu i zmusza mieszkańców do wynajmowania drogich podwozków na dworzec w Tarnowie<sup>21</sup>. Odrzucono również argument konkurencji taryf za przejazd, wskazując, że bilet na autobus pocztowy jest ponad dwukrotnie droższy od biletu na pociąg w IV klasie, a i tak znajduje swoich pasażerów. Przykładowo bilet kolejowy ze Stargardu do Sokolińca (*Falkenwalde*) koło Wapnicy kosztował w IV klasie 1,30 marki, autobusowy zaś ze Stargardu do Wapnicy 3 marki.

<sup>14</sup> APS RS, 6298, 26–34.

<sup>15</sup> APS RS, 6298, 24.

<sup>16</sup> APS AmS-na, 374, 1–6.

<sup>17</sup> APS RS, 6298, 34–35.

<sup>18</sup> APS RS, 6298, 34–35.

<sup>19</sup> APS RS, 6298, 98.

<sup>20</sup> APS RS, 6298, 37.

<sup>21</sup> APS RS, 6298, 47.

Wszystkie te argumenty umożliwiły wydłużenie linii do Wapnicy 9 grudnia 1925 r.<sup>22</sup>, choć ostateczne wycofanie sprzeciwu przez kolej nastąpiło dopiero jesienią 1926 r.<sup>23</sup>

Rozwój sieci autobusowej przez Poczcie wymagał prowadzenia przez nią zaplecza, gdzie pojazdy mogły być naprawiane i serwisowane. W tym celu na parceli pocztowej, u zbiegu ulic Okrzei (*Carlstrasse*) i Kochanowskiego (*Klappholzgasse*), rozpoczęto jesienią 1926 r. budowę zajezdni dla 14 autobusów, z własnymi warsztatami i mieszkaniami dla dwóch rodzin<sup>24</sup>. Zamieszkać w nich mieli mechanicy, którzy w razie awarii autobusu na trasie udawali się na miejsce celem naprawy lub wymiany dziurawej dętki w oponie. Oni również dbali i zabezpieczali mienie pocztowe, a zimą palili w piecach, aby utrzymać właściwą temperaturę do pracy w halach remontowych. Po uzyskaniu wszelkich pozwoleń, prace budowlane rozpoczęto 22 listopada 1926 r.<sup>25</sup> Uroczyste oddanie nowego obiektu do eksploatacji nastąpiło 6 stycznia 1928 r.<sup>26</sup>

W czasie, gdy trwały prace budowlane, do miasta przyjechał Detlef Jensen, syn rolnika, który już w wieku 17 lat zatrudnił się jako konduktor we Flensburgu, a później w Neumünster<sup>27</sup>. Mając 18 lat postanowił otworzyć własne przedsiębiorstwo komunikacyjne. Przeniósł się więc do Stargardu i zakupił początkowo dwa autobusy marki



Ryc. 1. Autobus Kraftverkehrsgesellschaft Pommern na terenie zajezdni przy ulicy Pocztovej w Szczecinie w 1925 roku. Ze zbiorów Franka Lammersa, Berlin

<sup>22</sup> APS RS, 6298, 61.

<sup>23</sup> APS RS, 6298, 39.

<sup>24</sup> APS MPR, 37, 1–16.

<sup>25</sup> APS MPR, 37, 25.

<sup>26</sup> APS MPR, 37, 41.

<sup>27</sup> Huss, Schenk 1986, 86.

Chevrolet, którymi postanowił uruchomić w obrębie miasta regularne połączenia początkowo na dwóch, a następnie na trzech liniach. Komunikacja miejska w Stargardzie została uruchomiona przez Jensena 16 kwietnia 1927 r.<sup>28</sup> Ruch otwarto na dwóch trasach<sup>29</sup>, które łączyły przypuszczalnie dworzec kolejowy z rynkiem i ulicą Bydgoską (*Zartzigerstrasse*) oraz ze szpitalem i dworcem kolejki wąskotorowej.

Szukając nowych wyzwań, w październiku 1927 r., Detlef Jensen opuścił

Stargard, przenosząc się początkowo do Budziszyna (*Bautzen*), a następnie do Pirny, w której 4 kwietnia 1928 r. uruchomił miejską komunikację autobusową i gdzie ostatecznie osiadł na stałe<sup>30</sup>.

Firma w Stargardzie została w 1927 r. przejęta przez Hansa Jensena, a w 1928 r. przez Karstena Jensena<sup>31</sup>, który prowadził ją z powodzeniem. Ceny biletów za przejazd autobusem w mieście uzależnione były od długości pokonywanego odcinka i wynosiły odpowiednio 10, 15 i 20 fenigów od osoby<sup>32</sup>. Siedziba firmy znajdowała się przy ulicy Towarowej (*Eisenbahnstrasse*), gdzie zlokalizowano również miejsca garażowe i warsztaty.

Sukces przedsięwzięcia sprawił, że już 20 lipca 1927 r. Jensen zwrócił się do prezydenta rejencji z prośbą o wyrażenie zgody na uruchomienie kolejnej linii, tym razem do Klępina (*Klempin*)<sup>33</sup>. W piśmie zaznaczył, że robi to na osobistą prośbę sołtysa wsi, która nie miała żadnego dogodnego połączenia ze Stargardem – ani kolejowego, ani pocztowego. Autobus kursować miał jedynie w dni targowe (środy i soboty), a bilet za przejechanie 4-kilometrowej trasy miał kosztować 25 fenigów. Do obsługi połączenia Jensen oddelegował, stacjonujący w Stargardzie, rezerwowego autobus Chevrolet (nr rej. IH 17063), z silnikiem o mocy 26 KM, mogący zabrać jednorazowo 19 pasażerów i kierowcę. Odjazdy ze Stargardu zaplanowano na godzinę 7:15 i 11:15, zaś z Klępina na 7:30 i 11:30<sup>34</sup>.

Prezydent rejencji był przychylny prośbie. Po uzyskaniu informacji od Policji, zarządu powiatu oraz Poczty Rzeszy o braku sprzeciwu wobec pomysłu<sup>35</sup>, 10 października 1927 r. udzielona została Jensenowi zgoda na trzy lata<sup>36</sup>. Jej warunki zakładały, że do ob-



Ryc. 2. Reklama firmy Jensena z 1927 r.  
Ze zbiorów MAH w Stargardzie

<sup>28</sup> APS RS, 6301, 1.

<sup>29</sup> APS RS, 6301.

<sup>30</sup> APS RS, 6301.

<sup>31</sup> APS RS, 6301, 40.

<sup>32</sup> APS RS, 6301, 1.

<sup>33</sup> APS RS, 6301, 1.

<sup>34</sup> APS RS, 6301, 1.

<sup>35</sup> Ogłoszenia dotyczące tego zostały opublikowane m.in. w „Stargarder Zeitung” (z 5.08.1927 r.), „Stargarder Volkszeitung” (z 6.08.1927 r.) oraz „Neues Pommersches Tageblatt” (z 6.08.1927 r.); APS RS, 6301, 8–25.

<sup>36</sup> APS RS, 6301, 29.



Ryc. 3. Bilet autobusowy na przejazd autobusem miejskim Jensena, 1927–1928 r. Ze zbiorów Remigiusza Grochowiaka

ślugi linii oddelegowane mogą być tylko zatwierdzone pojazdy, których prędkość ograniczono do 20 km/h na terenie zabudowanym i 40 km/h poza nim. Autobus musiał posiadać odpowiednie tablice kierunkowe, w środku zaś znajdować się miał dokładny rozkład jazdy oraz gaśnica. Zobowiązano również Jensena do otwarcia komunikacji w terminie czterech ty-

godni od otrzymania zgody<sup>37</sup>, z czego przedsiębiorca się wywiązał.

W kwietniu 1928 r. firma Jensena prowadziła obsługę tras miejskich i podmiejskiej do Klępina. To ostatnie połączenie nie okazało się być jednak całkowicie rentowne, w związku z czym już w kwietniu 1930 r. wycofano kursy w środy<sup>38</sup>. Argumentowano, że w ten dzień z autobusu korzystało średnio 8 pasażerów, co nie pokrywało kosztów. Pozostałe kursy przynosiły jednak zysk, co skłoniło Jensena do wystąpienia do prezydenta rejencji 6 października 1930 r. o przedłużenie wydanego pozwolenia na eksploatację linii autobusowych na kolejne trzy lata<sup>39</sup>. Zgoda taka wydana została trzy tygodnie później, 30 października 1930 r.

Warto odnotować, że trwająca dobra passa Jensena w Stargardzie oraz sukcesy Dettlefa Jensena w innych miastach, skłoniły również stargardzkiego przedsiębiorcę do rozszerzania działalności na inne miasta. Od maja 1929 r. z powodzeniem prowadził autobusową linię miejską w Zielonej Górze<sup>40</sup>, a niewiele brakowało, żeby stało się tak również w Kostrzynie nad Odrą. Od stycznia 1930 r. prowadzone były rozmowy z burmistrzem tego miasta, chcącym za wszelką cenę zablokować możliwość uzyskania zgody na otwarcie linii z Kostrzyna do Drzewic przez lokalnego przedsiębiorcę z Lebus, Emila Jägera<sup>41</sup>. Jensen zaproponował oddelegowanie do miasta trzech autobusów (w tym jednego rezerwowego), w marcu przyjechał nawet na jazdy pokazowe. Nie wpłynęło to jednak na decyzję rejenta we Frankfurcie, który ostatecznie wydał 25 kwietnia 1930 r. zgodę Jägerowi<sup>42</sup>.

Rozpoczynał się jednak trudny czas dla komunikacji autobusowej. Spadające przewozy w połączeniu ze wzrastającymi kosztami oraz coraz większa konkurencja ze strony Poczty Rzeszy sprawiły, że w ciągu 1931 r. Karsten Jensen ograniczył swoją działalność<sup>43</sup>. Na początku 1931 r. skorygował on rozkład jazdy, a ceny biletów na trasie do Klępina podniósł do 30 fenigów<sup>44</sup>. Firma posiadała wówczas jeden autobus. W 1939 r. firma „Stadtomnibus” prowadzona była przez Annę Jensen, z siedzibą przy obecnej

<sup>37</sup> APS RS, 6301, 30–31.

<sup>38</sup> APS RS, 6301, 37.

<sup>39</sup> Tamże, 41.

<sup>40</sup> Gruszczyński, Stawiarska 2004, 5.

<sup>41</sup> BLHA, 3B IV 39, 16.

<sup>42</sup> BLHA, 3B IV 39, 25.

<sup>43</sup> Wskazuje na to niepełne sprawozdanie roczne z 1931 roku i brak sprawozdań za kolejne lata, jak również odręczny list Jensena do Prezydenta Rejencji z 1 lutego 1932 roku, wskazujący na zakończenie działalności. – APS RS, 6301, 46, 48–49.

<sup>44</sup> APS RS6301, 43.



Ryc. 4. Autobusy pocztowe w obsłudze linii nad jezioro Miedwie. Stargarder Jahresblatt 2000, 68

ulicy Szczecińskiej (*Stettinerstrasse*)<sup>45</sup>. W 1940 roku zatrudnionych w niej było trzech pracowników, a firma osiągnęła 55 699 marek przychodu<sup>46</sup>. Brak możliwości zakupu paliwa do autobusu sprawił, że 23 września 1941 r. Anna Jensen zawiesiła komunikację miejską<sup>47</sup>.

Na początku lat trzydziestych XX w. największym przewoźnikiem autobusowym w mieście i okolicy pozostawała zatem Poczta Rzeszy. Latem 1932 r. jej autobusy kursowały na pięciu trasach: przez Suchań do Wapnicy, przez Maszewo do Nowogardu, do Goleniowa, a w dni targowe (w soboty) także do Skalina (*Schellin*) przez Kunowo (*Kunow*) oraz Witkowa (*Wittchow*) przez Kluczewo (*Klützwow*)<sup>48</sup>. Na każdej trasie autobusy wykonywały codziennie po dwa kursy (rano i po południu), w dni targowe uruchamiane były kursy dodatkowe. W sezonie letnim utrzymywane było połączenie nad jezioro Miedwie. Linie tę autobusy obsługiwały według specjalnego rozkładu. Przystanki początkowe linii do Nowogardu i Goleniowa znajdowały się przed dworcem kolejowym, pozostałych linii przed budynkiem poczty przy ulicy Pocztowej<sup>49</sup>. Dwa razy w tygodniu utrzymywane było także dodatkowe połączenie okrężne, tzw. Kraftposten, ze Stargardu przez Kluczewo, Barnim (*Barnimskunow*), Dolice (*Dölitz*), Rzeplino (*Repplin*) do

<sup>45</sup> *Handbuch...* 1940, 364.

<sup>46</sup> APS ZK 124,1.

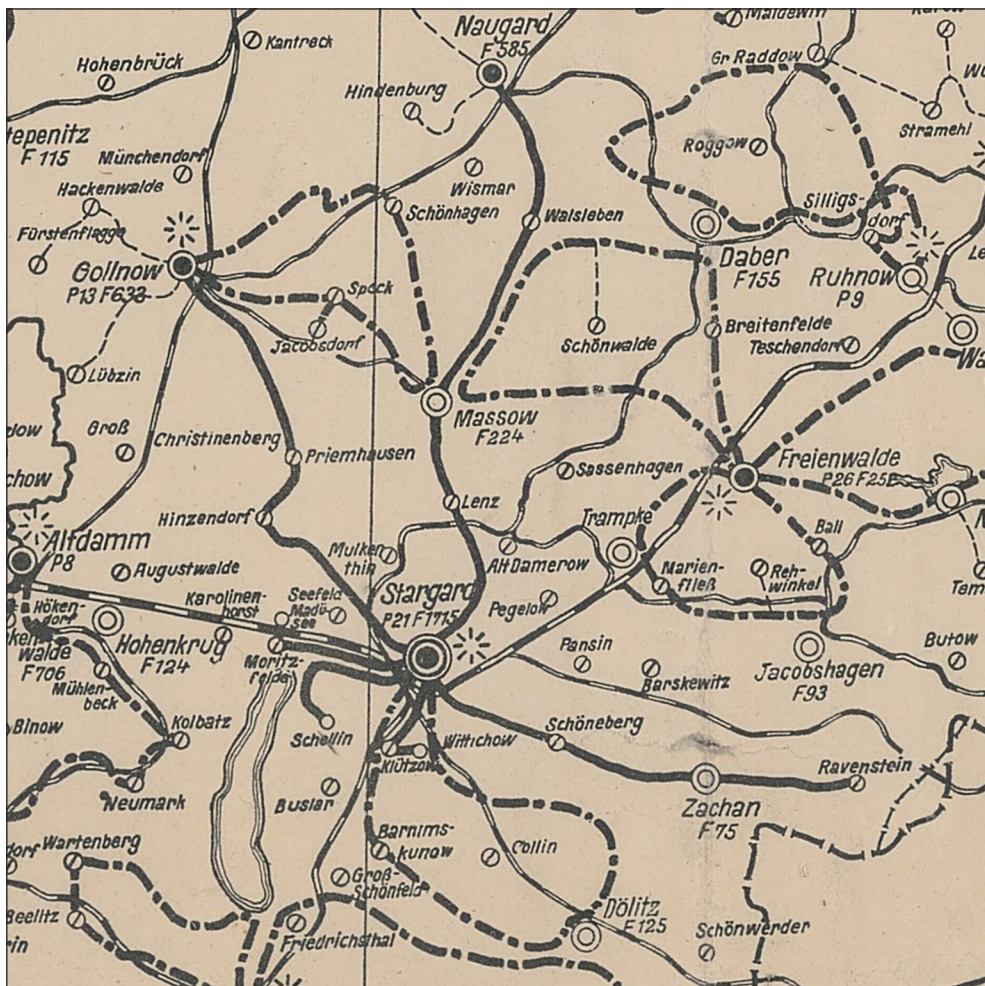
<sup>47</sup> APS ZK, 124, 8.

<sup>48</sup> *Kraftpostkursbuch...* 1932 oraz *Amtlicher...* 1927.

<sup>49</sup> *Kraftpostkursbuch...* 1932 oraz *Amtlicher...* 1927.

Stargardu<sup>50</sup>. Obsługę zapewniał na tej linii większy samochód osobowy, mogący, poza przesyłkami pocztowymi, zabrać 3–4 pasażerów.

Do 1939 r. istniejąca komunikacja autobusowa nie uległa większym zmianom. Na głównych trzech trasach (do Wapnicy, Nowogardu i Goleniowa) skorygowane zostały jedynie godziny kursowania, a dotychczasowe kursy w dni targowe stały się kursami codziennymi, bądź kursującymi w dni robocze<sup>51</sup>. Linie do Skalina i Witkowa stały się trasami obsługiwanymi codziennie<sup>52</sup>.



Ryc. 5. Autobusowa komunikacja pocztowa w okolicach Stargardu w 1931 roku. Ciągłą linią zaznaczono regularne linie pocztowe, przerywaną z kropką linię Kraftposten do Dolic. Ze zbiorów: APS ZK, S26

<sup>50</sup> APS ZK, S26.

<sup>51</sup> Kraftpostkursbuch... 1935, 1936, 1939.

<sup>52</sup> Kraftpostkursbuch... 1935, 1936, 1939.

Od połowy lat 20. XX w. Poczta Rzeszy zaczęła dodatkowo organizować również wyjazdy turystyczne<sup>53</sup>. Odbывały się one z różną częstotliwością w całej Prowincji Pomorskiej. W rejonie Stargardu, regularne wyjazdy w sezonie letnim organizowane były m.in. do Inicy Nowogardzkiej (*Ihnazoll*) – obecnie nieistniejąca część Sowna w dolinie Iny – oraz nad jezioro Miedwie, gdzie znajdowało się już wówczas dobrze urządzone kąpielisko oraz przystań sportów wodnych<sup>54</sup>. Za przejazd do Inicy należało zapłacić w 1935 i 1938 r. 2,20 marki, zaś nad jezioro Miedwie 80 fenigów<sup>55</sup>.

Eksploatowany przez Poczty Rzeszy na liniach autobusowych tabor pochodził od różnych producentów. Dla poczty swoje autobusy produkowały m.in. fabryki MAN, Büssing-NAG oraz Mercedes Benz, przy czym zaznaczyć należy, że zgodnie z ówczesną sztuką, fabryki te dostarczały głównie gotowe podwozia, nadwozia zaś produkowano w różnych mniejszych i większych zakładach w regionie<sup>56</sup>. Jednymi z ważniejszych były zakłady w Wismarze, chociaż pojedyncze egzemplarze wykonywano również w Szczecinie i Zielonej Górze<sup>57</sup>. Były to dwuosiove pojazdy, z silnikiem wysuniętym z przodu i zamkniętym przedziałem pasażerskim, z umieszczonymi w środku wygodnymi siedzeniami. Na dachu pojazdów zamontowano bagażniki, do których dostęp zapewniała drabinka z boku lub tyłu pojazdu. Do 1934 r. autobusy pocztowe malowane były na żółto, po dojściu nazistów do władzy, ich kolor zmienił się stopniowo na jaskrawoczerwony<sup>58</sup>. Bilety na przejazd można było zakupić w urzędach pocztowych na trasie, jak również u konduktora w autobusie. Ich cena zależała od długości pokonywanego odcinka<sup>59</sup>.

Wybuch II wojny światowej wpłynął znacząco na funkcjonowanie połączeń pocztowych, choć brak pełnych archiwów utrudnia dokładne przesledzenie ich losów. Linia miejska funkcjonowała bez większych zmian do 23 lipca 1941 r., kiedy ze względu na brak przydziału paliwa połączenie zawieszono<sup>60</sup>. Z tego samego powodu również Poczta Rzeszy zaczęła ograniczać z końcem 1941 r. kursowanie swoich autobusów. Z problemem braku paliw płynnych Poczta próbowała sobie radzić przebudowując część pojazdów na zasilanie gazem świetlnym i drzewnym. Do wytwarzania tego ostatniego zaczęto doczepiać do autobusów małe przyczepki z generatorami gazu, a na dachach autobusów montować schowki na drewno opałowe<sup>61</sup>. Autobusy pocztowe kursowały w ograniczonym zakresie do początku 1945 r., kiedy to część z nich została użyta do ewakuacji Niemców na zachód. Nie powróciły one już do miasta.

Sieć komunikacji autobusowej w Stargardzie i okolicach w latach trzydziestych należała do jednych z największych na Pomorzu. Składające się na nią linie skutecznie wypełniały lukę w gęstej sieci połączeń kolejowych, umożliwiając mieszkańcom swobodne podróżowanie do okolicznych miejscowości. Istniejąca wówczas siatka połączeń

<sup>53</sup> Stern 2005, 88.

<sup>54</sup> *Kraftpost...* 1935, 1938.

<sup>55</sup> *Kraftpost...* 1935, 1938.

<sup>56</sup> Stern 2016, 40–51.

<sup>57</sup> APZ FBM, 3 i 4.

<sup>58</sup> Stern 2016, 58.

<sup>59</sup> Stern 2016, 84.

<sup>60</sup> APS, US, 124, 8.

<sup>61</sup> Stern 2005, 78–80.

została po 1945 r. odtworzona. Linie miejskie i podmiejskie do Klepina, Witkowa czy nad jezioro Miedwie zostały przejęte przez autobusy miejskiej komunikacji, między-miastowe zaś przez autobusy PKS i prywatnych przewoźników, zaś Stargard pozostał głównym węzłem komunikacji autobusowej w regionie.

## Bibliografia

### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

#### Archiwum Państwowe w Szczecinie (APS)

Rejencja Szczecińska (RS)

6298 Kraftverkehrslinie: Ravenstein - Stargard bezw. Stargard - Zachan. 1919–1928.

6301 Kraftfahrlinie: Stargard - Klempin - Jensen - Stargard. 1927–1932.

Akta miasta Szczecina (AmS-na)

374 Bauten auf dem Grundstück Gabelsbergerstrasse nr 31/33 [Turzyn, Poczto-owa 31–33]. 1928–1942.

Urząd Skarbowy w Stargardzie Szczecińskim (US)

124 Umsatzsteuerakten betr.[effend] Jensen Anna aus Stargard 1941–1944.

Zbiory kartograficzne (ZK)

526 Karte der Verkehrsämter, Kraftposten, Landkraftposten und sonstigen Post-verbindingen der Deutschen Reichspost in Pommern. 1933.

Ministerstwo Poczty Rzeszy (MPR)

37 Kraftwagenhalle Stargard, Bd. 1. 1926–1928.

#### Archiwum Państwowe w Zielonej Górze (APZ)

Fabryka Budowy Mostów, Konstrukcji Stalowych i Wagonów Georg Beuchelt S.A. w Zielonej Górze (FBM)

54 Autobusy. 1921–1940 [?].

#### Brandenburgisches Landeshauptarchiv w Poczdamie (BLHA)

3B I V 39 Kraftfahrlinie Altdrewitz-Küstrin-Bahnhof Neustadt und Verlängerung nach Alt-Schaumburg. Unternehmer: Emil Jäger, Lebus, 1929–1937.

### MATERIAŁY NIEPUBLIKOWANE

Grochowiak R. 2021. *Rozwój połączeń autobusowych na Pomorzu Zachodnim w latach 1901–1945*. Lutom.

### ŹRÓDŁA DRUKOWANE

*Amtlicher...* 1927. Amtlicher Taschenfahrplan gültig ab 2. Oktober 1927. Stettin.

*Handbuch...* 1940. Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Berlin.

*Kraftpost...* 1935. Mit der Kraftpost durch Land. Pommern. Ulotka reklamowa.

*Kraftpost...* 1938. Mit der Kraftpost durch Deutschland. Pommern. Ulotka reklamowa.

*Kraftpostkursbuch...* 1932. Kraftpostkursbuch Sommer 1932. München.

- Kraftpostkursbuch...* 1935. Kraftpostkursbuch Sommer 1935. Berlin.  
*Kraftpostkursbuch...* 1936. Kraftpostkursbuch Sommer 1936. Berlin.  
*Kraftpostkursbuch...* 1939. Kraftpostkursbuch Sommer 1939. Berlin.  
*Kursbuch...* 1880. Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung Juli 1880 (Berlin. Nachdruck: 1992. Pürgen).  
*Reichs-Kursbuch...* 1914. Reichs-Kursbuch. Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland, Österreich-Ungarn, Schweiz. Berlin. (Nachdruck: 1970. Pürgen).

#### LITERATURA

- Grochowiak R. 2011. *Stargard Szczeciński. Historia komunikacji miejskiej*. Poznań.  
Gruszczyński W., Stawiarska A. 2004. *50 lat Komunikacji Miejskiej w Zielonej Górze*. Zielona Góra.  
Huss W., Schenk W. 1986. *Omnibusgeschichte. Teil 2. Die Entwicklung ab 1924*. München.  
Mielcarek A. 2010. Stargard jako węzeł transportu drogowego w połowie XIX wieku. *Stargardia* 5, 299–310.  
Stern V. 2005. *Der Postbus kommt*. Bonn.  
Stern V. 2016. *Reichspost-Album. Postomnibusse der dreißiger Jahre*. Freiburg.

## Summary

### The beginnings of bus service in Stargard in 1919–1945

The beginnings of the bus service in Stargard date to August 1919 when a private entrepreneur, Unger from Suchań, opened the first bus service. Dynamic development of the network occurred after 1925. Within a couple of years numerous postal bus lines connecting Stargard with nearby towns and villages, running daily on a fixed schedule, were opened. In 1927 Jensen, a private entrepreneur, was granted a permission to open a public bus service in Stargard. The family-run company operated the bus service throughout the next decade. However, due to lack of allocation of fuel, which was necessary on the war front, it was forced to suspend the service in July 1941. Postal buses ran until the beginning of 1945. After military operations ended the bus service network was restored and developed. Urban and suburban routes to Klępino, Witkowo and to Miedwie Lake were taken over by the local bus service while intercity coach service by the State Road Transport (*PKS Państwowa Komunikacja Samochodowa*). Stargard remained the major transport hub in the region.