



Typowy dla szczecińskich ulic w pierwszym ćwierćwieczu XX w. skład tramwajowy Stettiner Strassen-Eisenbahn Gesellschaft z wytwórni Waggonfabrik Paul Herbrand & Compagnie w Köln-Ehrenfeld.

MIROSŁAW JANIAK

PRZEPRASZAM, CZY TO KOPIE? RZECZ O POCZĄTKACH SZCZECIŃSKICH TRAMWAJÓW ELEKTRYCZNYCH

Pierwszy tramwaj elektryczny wyruszył na szczecińskie ulice 4 lipca 1897 r. Mija właśnie 115 lat obecności tego środka lokomocji w naszym mieście. Obecności na co dzień właściwie niezauważalnej, zwyczajnej, stanowiącej jeden z elementów miejskiego krajobrazu. Trudno uwierzyć, że to już tyle lat, kilka pokoleń szczecinian, niezliczone tłumy pasażerów. A i dookoła wiele się działo – dwie wojny światowe, zniszczenia i odbudowa miasta, zmiana granic i gospodarzy, inny dziś język pobrzmiwa na ulicy. Zmieniły się też same pojazdy – współczesne w niczym nie przypominają tych, od których historia się zaczęła. Cofnijmy się zatem do XIX stulecia, by przekonać się, czy rzeczywiście szczecińskie tramwaje zasługują na to, aby czasem o nich powspominać.

Na początku lat siedemdziesiątych XIX w. Szczecin liczył już 76 tys. mieszkańców. Otaczający miasto gorset fortyfikacji stawał się przeszkodą uniemożliwiającą dalszą rozbudowę. Po uzyskaniu przez władze miejskie zgody wojska na rozbórkę wałów i umocnień, rozrost terytorialny, powstawanie nowych dzielnic przemysłowych i mieszkaniowych były już tylko kwestią czasu. Istotnym problemem, wynikającym z urbanizacji terenów podmiejskich i wzrostu liczby mieszkańców, stało się znalezienie odpowiedniego sposobu komunikacji publicznej.

Wybór padł na tramwaj konny, którego pierwsze wozy wyjechały z remizy 23 sierpnia 1879 r. Wtedy to

– sześciominutowym. Pod koniec istnienia trakcji konnej na trzech liniach kursowało 39 wagonów pasażerskich. Siłę pociągową zapewniało 198 koni. Wraz ze wzrostem popularności tramwajów, wydajność „napędu owsianego” okazała się niewystarczająca. Władze miejskie musiały rozglądać się za czymś doskonalszym. I tańszym... Wybrano tramwaj elektryczny. Co prawda ówczesni esteci grymasili, że rzędy słupów podtrzymujących trakcję, a i wiszące przewody, oszpecą miasto, ale jakąś cenę za postęp należało zapłacić.

5 maja 1896 r. władze Szczecina podpisały umowę na budowę tras tramwaju elektrycznego i elektrowni, zasilającej sieć trakcyjną prądem stałym o napięciu



Nieistniejąca zabudowa górnego odcinka Breitestraße, z jednotorową trasą i mijanką dla tramwajów linii Westend – Breitestraße i Arndtplatz – Bahnhof. Dla tej pierwszej był to zarazem przystanek końcowy. Na mijance widoczne wozy Herbrand (seria 1–92) obu linii. Z lewej – kamienica na rogu Große Wollweberstraße, mieszcząca dom towarowy Krüger & Oberbeck. Fotografia z ok. 1900 r.

Szczecin dołączył do grona „najbardziej cywilizowanych miast ówczesnej Europy” – i to od razu w „pełnym wymiarze”. Przyjęto bowiem, że wozy tramwaju konnego toczyć się będą po torach o normalnej szerokości. Za taką uważano 1435 mm między dwiema szynami toru, od paru dziesięcioleci powszechnie stosowaną w kolejnictwie. Ostatecznie długość tras tramwaju konnego osiągnęła 19,7 km toru pojedynczego. Sieć była jednotorowa, z mijankami umożliwiającymi prowadzenie ruchu w taktie dwunastominutowym, a na niektórych odcinkach śródmiejskich

550 V, z berlińską firmą Allgemeinen Elektrizität-Gesellschaft (AEG). Przedsiębiorstwo to miało już za sobą podobne prace w wielu innych miastach. Roboty rozpoczęto jeszcze w tym samym roku, zaczynając od elektryfikacji istniejących tras tramwaju konnego. W zajezdni Oberwiek – w pomieszczeniu, w którym dawniej składowano paszę dla zwierząt – ulokowano pierwszą elektrownię tramwajową. Eksploatacją tramwajów elektrycznych zajęła się spółka dotychczas zarządzająca trakcją konną – Stettiner Strassen-Eisenbahn Gesellschaft.

Trzeba to wyraźnie powiedzieć: posiadanie trakcji tramwajowej w tamtych czasach było czynnikiem nobilitującym miasto. Świadczyło zarówno o jego nowoczesności, jak i zamożności. Tramwaje były przedmiotem dumy jego mieszkańców. Spośród obecnych miast polskich, Szczecin był czwarty – po Warszawie, Gdańsku i Wrocławiu – który wprowadził tramwaje konne, i szósty – jeśli chodzi o tram-

było wystarczająco dużo, po obu stronach jezdni wko-pywano stalowe maszty, między którymi rozciągano – poprzecznie do toru – liny nośne. Następnie do lin nośnych, za pomocą odpowiednich wieszaków, podczepiano właściwy, prowadzony wzdłuż toru, mie-dziany przewód jezdny. Na wąskich ulicach liny nośne zawieszano na specjalnych kotwach, wbudowanych w ściany kamienic (na wysokości pierwszego piętra).



Wagon motorowy Herbrand (93–102) linii pomarańczowej (Nemitzer Friedhof – Bahnhof) przejeżdża przez Königsplatz. Na pierwszym planie finezyjne słupy oświetlenia elektrycznego promenady spacerowej, stylem podobne do masztów podtrzymujących trakcję. W tle nieistniejący obecnie pomnik cesarza Wilhelma I oraz kamienica na rogu Bismarckstraße i Kaiser-Wilhelmstraße.

Fotografia z ok. 1906 r.

waje elektryczne. Wcześniej ten środek transportu posiadały: Wrocław, Elbląg, Bielsko-Biała, Bydgoszcz i Gdańsk, przy czym jedynie w pierwszym i ostatnim z wymienionych miast były to tramwaje normalnotorowe. W trzech pozostałych zastosowano wąski tor o prześwicie 1000 mm.

Zastąpienie tramwaju konnego elektrycznym wymagało jednoczesnego przeprowadzenia robót na wielu ulicach i było połączone z wymianą szyn na mocniejsze. Do wprowadzenia znacznie cięższych niż konne i rozwijających większe prędkości wozów elektrycznych było to niezbędne. Pierwsze trasy miały być jednotorowe, z mijankami umożliwiającymi prowadzenie ruchu wagonów w taktie pięciominutowym. Przewody elektryczne, przeznaczone do zasilania wozów tramwajowych, rozwieszano – w zależności od szerokości ulicy – na dwa sposoby. Tam, gdzie miejsca

Na skrzyżowaniach ulic i „zakrętach” torów stosowano jednocześnie maszty i kotwy ścienne.

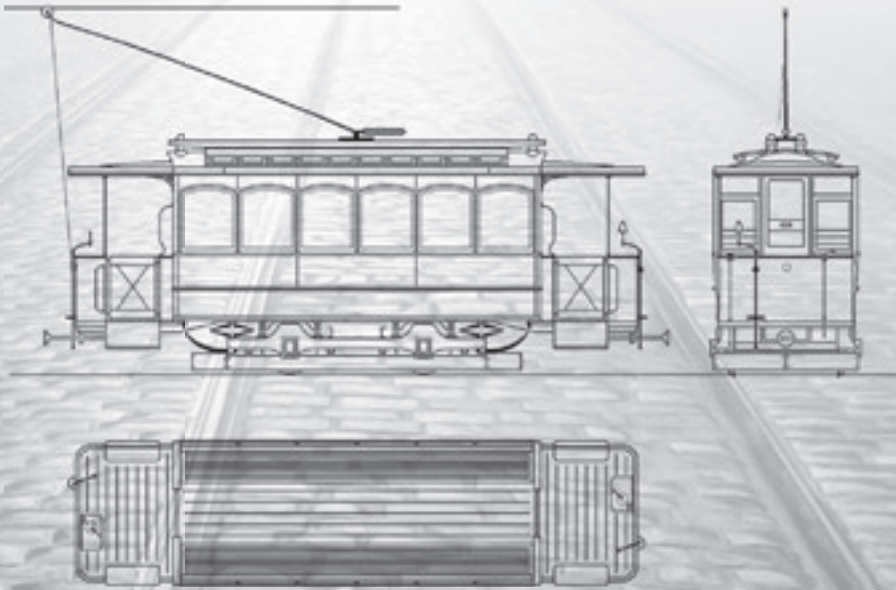
4 lipca 1897 r. pierwszy pojazd z napędem elektrycznym przejechał trasę o długości 2,6 km od Westendu do Breitstraße, rozpoczynając regularne kursy. Do końca roku „pod prądem” znalazło się 26,6 km tras tramwajowych. Dawną sieć konną wzbogacono o nowe odcinki: od dworca przez Grüne Schanze, Paradeplatz, Moltkestraße do Pölitzerstraße i od skrzyżowania Pölitzerstraße/Grenzstraße do Nemitzer Friedhof, przez Warsowerstraße i Nemitzerstraße. Dzięki temu na koniec roku szczecinianie mieli do dyspozycji cztery linie tramwajowe:

- Westend – Falkenwalderstraße – Berliner Tor – Breitstraße
- Cap Cherie – Oberwiek – Bahnhof – Bollwerk – Breitstraße – Kleine Domstraße/z powrotem

- Luisenstraße – Am Königstor – Pölitzerstraße – Grenzstraße
- Bellevuestraße – Lindenstraße – Große Wollweberstraße – Kleine Domstraße/z powrotem Luisenstraße – Am Königstor – Grabowerstraße – Poststraße – Grabow – Bredow – Zülchow – Frauendorf
- Bahnhof – Grüne Schanze – Paradeplatz – Moltkestraße – Pölitzerstraße – Nemitzerstraße – Nemitzer Friedhof.

końcówki na Grenzstraße. Spowodowało to zmiany w przebiegu kilku linii tramwajowych.

Na inaugurację trakcji elektrycznej z wytwórni Paul Herbrand w Kolonii sprowadzono 58 wagonów motorowych o sześciookiennym, dwudziestomiejscowym przedziale pasażerskim, z dwoma odkrytymi pomostami wejściowymi. Łącznie wagonem mogły podróżować 34 osoby, z czego 14 na stojąco (w tym obsługa). Wozy w aparaturę elektryczną wyposażyła firma AEG. Tramwaje umieszczono



Wagon motorowy Herbrand z sześciookiennym przedziałem pasażerskim i dwoma odkrytymi pomostami wejściowymi. W latach 1897–1900 kolońska wytwórnia dostarczyła do Szczecina 92 takie pojazdy, w trzech – nieznacznie różniących się szczegółami – seriach. W roku 1897 przyjęto wozy o numerach 1–58, w 1898 r. – wozy 59–82 i w roku 1900 – wozy 83–92.

W 1898 r. powstało przedłużenie trasy nadodrzańskiej od Dampfschiffsbollwerk przez Unterwiek, Blumenstraße, Kochstraße, do istniejącego odcinka Poststraße, Gießereistraße i dalej – nowym torem przez Langestraße – do dawnej konnej

w dwóch przygotowanych do ich eksploatacji zajezdniach – Westend i Oberwiek. Jako przyczepy przystosowano większość z posiadanych wagonów dawnego tramwaju konnego – 34 sztuki. Były to wozy o zamkniętym, czterookiennym przedziale

Słowniczek miejsc, dzielnic, ulic i placów

Alleestraße – Wawrzyniak/al. Bohaterów Warszawy
 Altdammerstraße – Gdańska
 Alte Vulcanstraße – Nocznickiego
 Am Dunzig – Wendy
 Am Königstor – pl. Hołdu Pruskiego
 Arndtplatz – pl. Szarych Szeregów
 Augustastraße – Małopolska

Bahnhof (Hauptbahnhof) – Dworzec Główny
 Bahnhofsbrücke – most Dworcowy (nie istnieje)
 Barnimstraße – al. Piastów
 Baumbrücke – most Kłodny (nie istnieje)
 Bellevuestraße (od 1919 r. Linsingenstraße) – Potulicka

Berliner Tor – Brama Portowa
 Birkenallee – Malczewskiego
 Bismarckplatz – pl. Zgody
 Bismarckstraße – Obrońców Stalingradu
 Bleichholm – Bielawa
 Blumenstraße – Szarotki
 Bollinkenerstraße – Wiszesława
 Bollwerk – Nabrzeże Wieleckie



Herbrand (1–92) na Hohenzollernplatz. Kursowały tu tramwaje dwóch linii: żółtej (Freihafen – Westend) i szarej (Berliner Tor – Hauptfriedhof). Po prawej nieistniejąca obecnie zabudowa północnej części placu (w tym miejscu stoi gmach „Medicusa”). Fotografia z ok. 1905 r.

pasażerskim, z ławkami umieszczonymi – podobnie jak w wozach motorowych – wzdłuż obu ścian bocznych, z dwoma odkrytymi pomostami wejściowymi. Pojemność doczep wynosiła 28–30 miejsc, z czego 14 siedzących. Tabor uzupełniono pięcioma nowymi wagonami letnimi (bez ścian bocznych), doczepianymi w pogodne dni na trasach prowadzących do położonych wokół miasta terenów rekreacyjnych. Wozy te bardzo szybko zyskały przychyłność pasażerów, gdyż – szczególnie w upalne dni lata – podróżowanie nimi było wielką przyjemnością. Po trakcji konnej pozostała także nieznaną, niewielką liczbą wagonów letnich. Nie jest pewne, czy korzystano z nich także po wprowadzeniu trakcji elektrycznej. Zasadniczo obsługę linii prowadzono tylko pojedynczymi wozami motorowymi. Składy z doczepami „całorocznymi” pojawiały się na ulicach niezbyt często – przeważnie w dni wolne od pracy, gdyż

wówczas mieszkańcy wykazywali większą niż w tym czasie potrzebę wojaży.

Opłata za przejazd w granicach miasta wynosiła 10 fenigów, a poza nimi – do 20 fenigów. Wagony malowano (wzorem Berlina) na kolor ciemnozielony, z kremowymi pasami wzdłuż boku pojazdu, na których widniał napis „Stettiner Strassen-Eisenbahn”. Początkowo linie tramwajowe nie były numerowane. Na dachu wagonu motorowego – nad każdym pomostem – zakładano małe tablice z nazwą przystanku końcowego. Większe – z nazwami ważniejszych przystanków – umieszczone były wzdłuż górnych krawędzi obu ścian bocznych.

W roku 1900 Szczecin liczył już 210 tys. mieszkańców. Tramwaj elektryczny wpisał się na dobre w miejski krajobraz i stał się coraz bardziej powszechnym środkiem transportu. Przewozy szybko rosły, kupowano tabor, planowano budowę kolejnych

Bredow – Drzetowo
 Breitestraße – Wyszyńskiego
 Cap Chérie (Tiergarten) – dawny lokal gastronomiczno-rozrywkowy przy ul. Chmielewskiego
 Carlstraße – Korzeniowskiego
 Chausseestraße – Dębogórska
 Dampfschiffsbollwerk – Jana z Kolna
 Dunzig-Fähre – przystań promowa przy kanale Duńczy

Eckerberger Molkerei – dawny lokal gastronomiczny w rejonie al. Wojska Polskiego/Kurcuzszowej (nie istnieje)
 Eckerberger Wald – Las Arkoński
 Eckerbergerstraße – Arkońska
 Falkenwalder Chaussee – podmiejski odcinek al. Wojska Polskiego
 Falkenwalderstraße – al. Wojska Polskiego
 Frauendorf – Gołębino

Frauenstraße – Paniańska
 Freihafen – port wolnocłowy (obecnie Zarząd Portu Szczecin–Świnoujście)
 Friedenstraße – Sikorskiego
 Friedrich-Karlplatz – pl. Odrodzenia
 Friedrich-Karlstraße – al. Piłsudskiego
 Giebereistraße – Firlika
 Grabow – Grabowo
 Grabowerstraße – Matejki
 Grenzstraße – Staszica



Zbudowany w latach 1898–1899 zwodzony, ozdobiony malowniczymi wieżami Bahnhofsbücke łączył rejon dworca kolejowego z Silberwiese. Przed dworcem – wagon Herbrand (1–92), powyżej – budynek Dyrekcji Koleji przy Carlstraße. Fotografia z 1904 r.



Na fragmencie planu z 1902 r. centralna część miasta z kształtującym się przebiegiem tras tramwaju elektrycznego na obszarze Starego Miasta i nowego Śródmieścia. Widoczne niezagospodarowane jeszcze tereny poforteczne (później Hakenterrasse). Zastanawia brak zarysu budowanej już wówczas – wzdłuż południowej strony starego, drewnianego Langebrücke – nowej przeprawy przez Odrę (Hansabrücke), wobec projektowanego już nowego Baumbrücke. Zwraca również uwagę skomplikowany kształt węzła tramwajowego u zbiegu Pölitzerstraße, Moltkestraße i Friedrich-Karlstraße, gdzie krzyżowały się linie zielona i pomarańczowa.



Bollwerk z mijającymi się wozami Herbrand (1–92) linii białej (Bahnhof – Grenzstraße). W tle oddany do użytku w 1903 r. stalowy most zwodzony – Hansabrücke, który zastąpił dawną, drewnianą przeprawę – Langebrücke. Nowy most powstał wzdłuż południowej strony starego mostu drewnianego. Fotografia z ok. 1904 r.

odcinków. Przyjęto zasadę, że na głównych traktach ruch będzie odbywać się odcinkami dwutorowymi, na pozostałych – jednotorowo z mijankami. Projektowano przedłużenie większości tras, wykonanie odcinków uzupełniających, budowę brakujących drugich torów oraz nowych linii. Docelowo miało powstać osiem linii tramwajowych, przy czym ich trasy – poza krótkimi odcinkami – nie pokrywały się. Opracowany w tym czasie plan perspektywiczny rozwoju trakcji tramwajowej był konsekwentnie realizowany przez następnych kilka lat.

W 1902 r. tramwaje kursowały na następujących trasach:

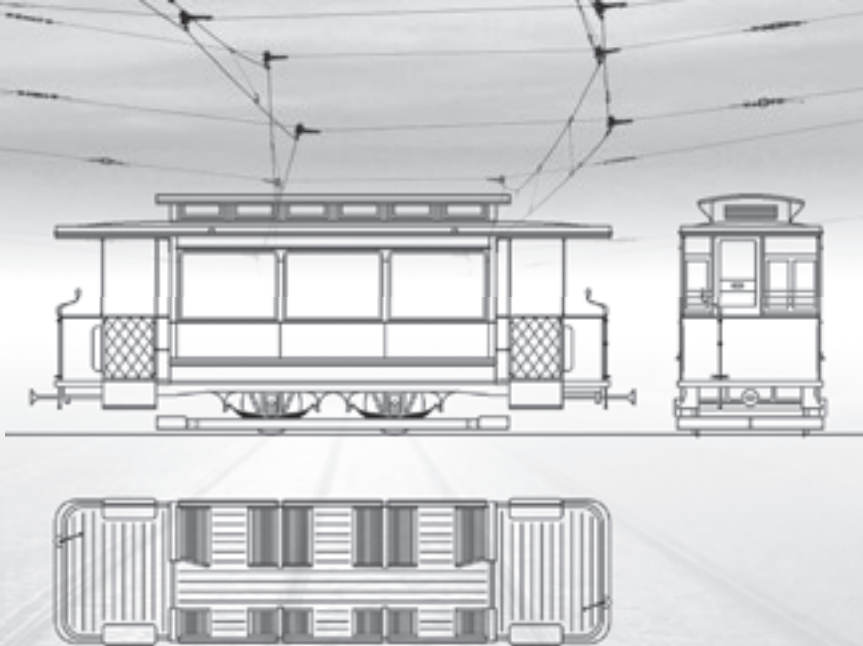
- Westend – Falkenwalderstraße – Arndtplatz – Bismarckplatz – Hohenzollernplatz – Berliner Tor – Breitestraße

- Tiergarten (dawna nazwa Cap Cherie) – Oberwiek – Bahnhof – Grüne Schanze – Paradeplatz – Moltkestraße – Pölitzerstraße – Nemitzer Friedhof
- Bahnhof – Bollwerk – Dampfschiffsbollwerk – Kochstraße – Langestraße – Grenzstraße
- Arndtplatz – Friedrich-Karlstraße – Pölitzerstraße – Am Königstor – Luisenstraße/Kleine Domstraße – Große Wollweberstraße – Breitestraße – Schulzenstraße – Bollwerk – Bahnhof
- Bellevuestraße – Lindenstraße – Große Wollweberstraße – Kleine Domstraße/Luisenstraße – Am Königstor – Grabowerstraße – Poststraße – Gießereistraße – Alte Vulcanstraße – Chausseestraße – Frauendorf
- Alleestraße – Turnerstraße – Falkenwalderstraße – Bismarckplatz – Bismarckstraße – Königszplatz.

Große Lastadie – Energetyków
 Große Wollweberstraße – Tkacka
 Grüne Schanze – Dworcowa
 Grünhof – Bolinko/Niecka
 Niebuszewska
 Gustav-Adolfstraße – Parkowa
 Hakenterrasse – Wały Chrobrego
 Hansabrücke – nowy most Długi
 Hauptbahnhof (Bahnhof) – Dworzec
 Główny
 Hauptfriedhof – Cmentarz Centralny

Hauptgüterbahnhof – dworzec Port
 Centralny
 Hohenzollernplatz – pl. Zwycięstwa
 Hohenzollernstraße – Krzywoustego
 Johannistahl – dawny lokal gastronomiczny w miejscu szpitala przy ul. Arkońskiej (nie istnieje)
 Junkerstraße – Lazurowa (nie istnieje, łączyła ul. Wyszaka z mostem Kłodnym)
 Kaiser-Wilhelmplatz – pl. Grunwaldzki

Kaiser-Wilhelmstraße – al. Papieża Jana
 Pawła II
 Kleine Domstraße – Mariacka
 Klosterhof – Wyszaka
 Kochstraße – Sławomira
 Kohlmarkt – obecnie skrzyżowanie ulic Grodzkiej i Sołtysiej
 Königsplatz – pl. Żołnierza Polskiego
 Königsstraße – Nad Wodą (nie istnieje, łączyła Podzamcze z ul. Św. Ducha)
 Königstor – Brama Królewska



Wagon doczepny Herbrand z trzyokiennym przedziałem pasażerskim i dwoma odkrytymi pomostami wejściowymi. Zakupione w 1905 r. dwa takie pojazdy stały się wzorem do przebudowy wozów dawnego tramwaju konnego, budowy doczep we własnych warsztatach oraz do dalszych zakupów, dokonanych w latach 1920–1921 w dwóch innych wytwórniach. Stanowiły podstawowy typ szczecińskich doczep, osiągając łącznie liczbę 64 sztuk. Nie jest dokładnie znana pierwotna numeracja tych wagonów – przedstawiony na rysunku reprezentuje serię o numerach 173–178.

Prawdopodobnie ok. 1902 r. (moim zdaniem, bowiem niektóre źródła podają, że nastąpiło to w roku 1904) dla lepszej identyfikacji linie tramwajowe zostały dodatkowo oznaczone kolorami. Oprócz tablic kierunkowych, na dachu każdego wozu motorowego, nad wejściem, pojawiły się okrągłe tarcze odpowiedniej barwy. I tak: linia Falkenwalderstraße – Breitenstraße otrzymała kolor żółty, linia Bahnhof – Grenzstraße – biały, linia Alleestraße – Königsplatz – niebieski, linia Tiergarten – Nemitzer Friedhof – pomarańczowy, linia Bellevuestraße – Frauendorf – czerwony, a linia Arndtplatz – Bahnhof – zielony. Ta ostatnia planowana była jako część przyszłej linii okólnej (Ringbahn), przy czym tor łączący Arndtplatz z Moltkestraße ułożono jeszcze w ostatnich miesiącach istnienia trakcji konnej, aby umożliwić roboty torowe i brukarskie na śródmiejskim odcinku Falkenwalderstraße oraz utrzymać komunikację Westendu z centrum. We wrześniu 1904 r. oddano do użytku kolejną linię, na w pełni dwutorowej trasie: Berliner Tor – Hohenzollernplatz – Hohenzollernstraße – Friedenstraße – Pasewalker Chaussee – Hauptfriedhof, oznaczoną tablicami w kolorze szarym. Niemal jednocześnie linię pomarańczową skrócono do dworca kolejowego, wydłużając w jej miejsce – od Bahnhof do Tiergarten – linię zieloną. Trasa tej ostatniej uległa później zmianie także na fragmencie staromiejskim, dzięki ułożeniu nowego toru przez

górnym odcinku Schulzenstraße i Kohlmarkt. W 1905 r. – przez oddany do użytku dwa lata wcześniej stalowy Hansabrücke – tramwaje przekroczyły Odrę, co pozwoliło na przedłużenie linii żółtej, Westend – Breitenstraße, przez Große Lastadie do Freihafen.

Rozbudowie tras towarzyszyły kolejne zakupy taboru tramwajowego. W 1898 r. sprowadzono 24 wagony, a w 1900 r. – kolejne 10, łącznie były zatem 92 wozy motorowe. Wagony doczepne stanowiły znacznie mniejszą „gromadkę”. W roku 1901 było ich 52, z czego 30 letnich. W 1904 r. przybyło 10 nowych, nieco ulepszonych wagonów motorowych z Kolonii, a w 1905 r. spółka zakupiła dwa kryte wozy doczepne, mogące – po zdemontowaniu okien – służyć jako letnie. Sylwetką różniły się od pojazdów już eksploatowanych na szczecińskich torach. Miały po trzy duże okna w ścianach bocznych, przez co przedział pasażerski był dobrze oświetlony i sprawiał nowoczesne wrażenie. Zamiast dwóch ławek wzdłuż ścian bocznych, zamontowano dwa rzędy ławek ustawionych poprzecznie. Dzięki temu do 18 wzrosła liczba miejsc siedzących, przy ogólnej liczbie 48 miejsc. Tramwaje zamawiane dla Szczecina w następnych latach – motorowe i doczepne – wzorowano na tym właśnie modelu. Postępowała również rozbudowa zaplecza. W 1905 r. powiększono zajezdnię Oberwiek, a dwa lata później – zajezdnię Frauendorf przy Bollinkerstraße.



Königstorpassage z tramwajem Herbrand (1–92) linii 4 (Arndtplatz – Tiergarten). Z prawej nieistniejące kamienice u wylotu Augustastraße, z lewej – skwer z drzewami skrywającymi Königstor. Fotografia z 1908 r.

Kontynuowano rozbudowę sieci. W 1906 r. przedłużono trasę linii żółtej wzdłuż Falkenwalder Chaussee, od restauracji „Eckerberger Molkerei” do Lindenhofer Weg. Linie pomarańczową wydłużono od Nemitzer Friedhof do wiaduktu kolei obwodowej Szczecin – Police – Jasienica, a rok później do lokalu „Johannistahl” przy Eckerbergerstraße. Konsekwentnie prowadzono modernizację wielu krótkich odcinków, układając drugie tory. Ich zakończenie owocowało większymi możliwościami przepustowymi – na trasach mogło pojawiać się więcej wagonów. W latach 1906–1907 zakupiono zresztą kolejne pojazdy – tradycyjnie – w wytwórni Paul Herbrand. Było wśród nich 13 wagonów motorowych o nowej sylwetce (z trzyosiowym przedziałem pasażerskim). Tabor tramwajowy liczył wówczas 115 wozów motorowych i 70 doczepnych (w tym 30 doczep letnich).

Prawdopodobnie w 1907 r. (najpóźniej w 1908 r.) trasy tramwajowe w Szczecinie ponumerowano (co do tego faktu, w zależności od źródła, również występują niezgodności). Na okrągłych, kolorowych tarczach dachowych pojawiły się też cyfry. Trasy poszczególnych linii przedstawiały się następująco:

- Linia 1: Falkenwalder Chaussee/Lindenhofer Weg – Falkenwalderstraße – Bismarckplatz – Hohenzollernplatz – Berliner Tor – Breitestraße – Hansabrücke – Große Lastadie – Freihafen (kolor żółty)

- Linia 2: Berliner Tor – Hohenzollernstraße – Friedenstraße – Pasewalker Chaussee – Hauptfriedhof (kolor szary)
- Linia 3: Bahnhof – Grüne Schanze – Paradeplatz – Moltkestraße – Pölitzerstraße – Warsowerstraße – Nemitzerstraße – „Johannistahl” (kolor pomarańczowy)
- Linia 4: Tiergarten – Oberwiek – Bahnhof – Schulzenstraße – Am Königstor – Friedrich-Karlstraße – Kaiser-Wilhelmplatz – Arndtplatz (kolor zielony)
- Linia 5: Alleestraße – Turnerstraße – Falkenwalderstraße – Bismarckplatz – Bismarckstraße – Königplatz – Klosterhof – Frauenstraße/Dampfschiffsbollwerk (kolor niebieski)
- Linia 6: Bahnhof – Bollwerk – Dampfschiffsbollwerk – Kochstraße – Poststraße – Gießereistraße – Langestraße – Grenzstraße/Pölitzerstraße (kolor biały)
- Linia 7: Bellevuestraße – Lindenstraße – Große Wollweberstraße – Rossmarkt – Am Königstor – Grabowerstraße – Birkenallee – Postrstraße – Gießereistraße – Alte Vulcanstraße – Bredow – Züllchow – Frauendorf (kolor czerwony).

W 1909 r. oddano do użytku dwa nowe, stalowe mosty zwodzone. Najpierw otwarto Parnitzbrücke, co pozwoliło 12 kwietnia przedłużyć linię 1 od Freihafen do Altdammerstraße, do głównej stacji towarowej. Natomiast pod koniec roku otwarto podobny



Herbrand (1–92) jako tramwaj linii żółtej (Freihafen – Lindenhofer Weg) – późniejszej linii 1 – na Hansabrücke. Na pierwszym planie widoczna jezdnia przęsła zwodzonego, które tramwaje musiały pokonywać z rozbiegu. Fotografia z ok. 1906 r.

most na Odrze – Baumbücke, stanowiący drugie (obok Hansabrücke) połączenie z portowo-przemysłowymi rejonami Lastadie. 28 maja 1910 r. również tą przeprawą pojechał tramwaj. Skierowano tam linię 5, dla której wykonano dwutorowe połączenie od Klosterhof przez Junkerstraße, nowy Baumbücke, Am Dunzig do przystani promowej przy kanale Duńczycy. Stare torowisko „piątki” na północnym krańcu Frauenstraße – pomiędzy Klosterhof i Dampschiffsbollwerk – pełniło od tej pory rolę zapasową. Ciekawostką stanowi fakt, że przejazd tramwajów przez przęsła zwodzone wszystkich szczecińskich mostów musiał odbywać się z rozbiegu, gdyż fragmenty te przez ponad ćwierć wieku pozbawione były sieci trakcyjnej. Było to dość kłopotliwe, ale ówczesny stan techniki nie pozwalał na inne rozwiązanie.

Motorniczy rozpędzał wagon przed wjazdem na taki odcinek, natomiast zadaniem konduktora było uchwycenie linki, do której przywiązany był drążek odbieraka prądu, by ten „nie wystrzelił” w górę, a po minięciu przęsła – ponowne naprowadzenie rolki odbieraka na przewód trakcyjny.

W latach 1909–1914 na wielu ulicach dobudowano drugie tory, uzyskując w ten sposób niemal całkowicie dwutorową sieć tramwajową. Latem 1912 r. – na trasie Schinkelplatz – Barnimstraße – Arndtplatz – Friedrich-Karlplatz – Kaiser-Wilhelmplatz – Kronprinzenstraße – Birkenallee/Grabowerstraße – uruchomiono ostatnią z zaplanowanych na początku wieku linię tramwajową 8. Oznaczono ją kolorem czarnym. Jednocześnie odcinek Arndtplatz – Schinkelplatz stał się kolejnym fragmentem przyszłej linii

Königstorpassage – pl. Hołdu Pruskiego
 Körnerstraße – Sowińskiego
 Kronprinzenstraße – Rayskiego
 Langebrücke – stary most Długi
 Langstraße – Emilii Plater
 Lastadie – Łasztownia
 Lindenhofer Weg – Wincentego Pola
 Lindenstraße – al. 3 Maja
 Linsingenstraße (do 1919 r. Bellevuestraße) – Potulicka

Luisenstraße – Staromłyńska
 Moltkestraße – al. Wyzwolenia
 Mönchenbrückstraße – Bednarska (nie istnieje, biegła w sąsiedztwie kościoła św. Jana Ewangelisty)
 Nemitz – Niemierzyn
 Nemitzer Friedhof – Cmentarz Niemierzyński (obecnie park Kownasa)
 Nemitzerstraße – Niemierzyńska

Neue Königsstraße – Mielczarskiego (nie istnieje, biegła w sąsiedztwie kościoła św. Jana Ewangelisty)
 Neu-Westend – rejon al. Wojska Polskiego/Wincentego Pola
 Oberwiek – Kolumbia
 Paradeplatz – al. Niepodległości
 Parnitz – Parnica
 Parnitzbrücke – most Portowy
 Pasewalker Chaussee – Ku Słońcu

okólnej. Wykonano także nowy przystanek końcowy dla linii 2 na Paradeplatz (przy budynku Głównego Urzędu Poczty) oraz wydłużono do Eckerberger Wald trasę linii 3. Po zakończeniu tych inwestycji, na wszystkich liniach obowiązywała pięciominutowa częstotliwość kursowania.

W latach 1912–1913 przy Nemitzerstraße 18 a powstała kolejna zajezdnia tramwajowa – Nemitz (od niedawna siedziba Muzeum Techniki i Komunikacji). W dziewięciokanałowej, wykonanej z żelbetu hali, mieściły się 63 wagony. W skład całego kompleksu wchodziła także mała, dwutorowa hala warsztatowa oraz kamienica przeznaczona na pomieszczenia dla personelu i mieszkania służbowe. Ogółem w 1912 r. szczeciński tabor liczył 127 wozów motorowych i 73 doczepy, w tym 30 letnich. Sześć zakupionych wówczas w hamburskiej wytwórni Falckenried wózów motorowych posiadało już całkowicie zabudowane pomosty z drzwiami wejściowymi, co w istotny sposób poprawiało warunki pracy personelu. Trzeba pamiętać, że wszystkie dotychczas eksploatowane tramwaje miały te pomosty nieosłonięte i obsługa musiała znosić nie tylko kaprysy pasażerów, ale i szczecińskiej aury. Zajęcie do łatwych więc nie należało. Miejscem pracy motorniczego był przedni pomost wagonu, konduktor urzędował na tylnym pomoście. Zacinający w twarz deszcz czy podmuchy mroźnego wiatru dawały się we znaki, choć do zimowego ekwipunku należały grube kożuchy, ciepłe buty i rękawice. Obaj mogli się schronić w przedziale pasażerskim jedynie w czasie krótkiego postoju na końcówce.

W przededniu wybuchu I wojny światowej szczecińskie tramwaje kursowały na następujących trasach:

- Linia 1 (żółta): Neu-Westend – Falkenwalderstraße – Hohenzollernplatz – Berliner Tor – Breitenstraße – Untere Schulzenstraße – Königsstraße – Splittstraße – Hansabrücke – Große Lastadie – Freihafen – Parnitzbrücke – Altdammerstraße/Hauptgüterbahnhof (5,683 km)
- Linia 2 (szara): Berliner Tor – Hohenzollernplatz – Hohenzollerstraße – Friedenstraße – Pasewalker Chaussee – Hauptfriedhof (2,172 km)
- Linia 3 (pomarańczowa): Eckerberger Wald – Eckerbergerstraße – Nemitzerstraße – Warsowerstraße – Pölitzerstraße – Moltkestraße – Paradeplatz – Grüne Schanze – Rathausplatz – Hauptbahnhof (5,742 km)
- Linia 4 (zielona): Arndtplatz – Friedrich-Karlplatz – Kaiser-Wilhelmplatz – Friedrich-Karlstraße – Pölitzerstraße – Am Königstor – Königsplatz – Luisenstraße – Rossmarkt/Kleine Domstraße – Kohlmarkt – Schulzenstraße – Neue Königsstraße/Mönchenbrückstraße – Bollwerk – Hauptbahnhof – Oberwiek – Pommerensdorfstraße – Tiergarten (5,407 km)
- Linia 5 (niebieska): Alleestraße – Turnerstraße – Falkenwalderstraße – Bismarckplatz – Bismarckstraße – Königsplatz – Klosterhof – Junkerstraße – Baumbrücke – Am Dunzig – Dunzig-Fähre (4,240 km)
- Linia 6 (biała): Hauptbahnhof – Bollwerk – Dampfschiffsbollwerk – Unterwiek – Blumenstraße – Kochstraße – Poststraße – Gießereistraße – Langestraße – Grenzstraße/Pölitzerstraße (4,888 km)
- Linia 7 (czerwona): Bellevuestraße – Friedrichstraße – Lindenstraße – Große Wollweberstraße – Mönchenstraße – Kleine Domstraße/Luisenstraße – Rossmarkt – Am Königstor – Grabowerstraße

Pölitzerstraße – Roosevelta/al.

Wyzwolenia

Pommerensdorfstraße – Chmielewskiego

Poststraße – Dubois

Rathausplatz – pl. Tobrucki

Rossmarkt – pl. Orła Białego

Schinkelplatz – pl. Kościuszki

Schmiedestraße – Nocznickiego

Schulzenstraße – Sołtysia

Silberwiese – Kępa Parnicka

Splittstraße – Mostowa (nie istnieje, biegła w stronę mostu Długiego)

Tiergarten (Cap Chérie) – dawny lokal gastronomiczno-rozrywkowy przy ul. Chmielewskiego

Turnerstraße – Jagiellońska

Untere Schulzenstraße – dolny odcinek ul. Sołtysiej

Unterwiek – północny kraniec ul. Jana z Kolna

Warsowerstraße – Krasińskiego

Westend – Łekno

Züllchow – Żelechowa

Dzisiejsze lokalizacje w wielu wypadkach nie odpowiadają w pełni dawnym. Z różnych przyczyn. Kilka ulic zmieniło bieg, a niektóre miejsca już nie istnieją, stąd pewna trudność w ich identyfikacji. Szczególnie zagmatwanym przypadkiem jest dzisiejsza al. Wyzwolenia, która – oprócz częściowej zmiany przebiegu – „wchłonęła” w 1965 r. dwie odrębne

wcześniej ulice: Jaromira (dawna Moltkestraße) i Roosevelta (dawna Pölitzerstraße). Roosevelt patronuje nadal niewielkiej uliczce między ul. Matejki i al. Piłsudskiego, gdzie dawna Pölitzerstraße miała swój początek. Aby umożliwić zainteresowanym odtworzenie przebiegu pierwszych linii tramwajowych i prześledzenie późniejszych zmian na przedwojennych planach miasta, w artykule podaję dawne, niemieckie nazewnictwo. Podane tutaj polskie odpowiedniki dotyczą w znacznej mierze położenia przystanków, a nie tylko stanowią proste „tłumaczenie” przedwojennej nazwy (np. Alte Vulcanstraße – Nocznickiego).



Widok z Hakenterrasse na Dampfschiffsbollwerk i jadący ulicą wzdłuż Odry wagon Herbrand (1–92) linii 6 (Grenzstraße – Bahnhof). W tle widoczna zabudowa wyspy Bleichholm i dachy przemysłowej zabudowy Lastadie. Fotografia z ok. 1907 r.

– Birkenallee – Gustav-Adolfstraße – Poststraße – Gießereistraße/Schmiedestraße – Alte Vulcanstraße – Chausseestraße – Bollinkenerstraße – Frauendorf (7,372 km)

- Linia 8 (czarna): Schinkelplatz – Barnimstraße – Arndtplatz – Friedrich-Karlplatz – Kaiser-Wilhelmplatz – Kronprinzenstraße – Birkenallee/Grabowerstraße (2,132 km).

Podstawowy układ połączeń został osiągnięty. Łącznie na koniec roku 1914 sieć tramwajowa w mieście liczyła ponad 37 km linii. Systematycznie wzrastające przewozy spowodowały konieczność wprowadzenia większej liczby składów dwuwagonowych na liniach 1, 3 i 7. W kolońskiej wytwórni Paul Herbrand zakupiono sześć nowych doczep, a trzy kolejne wybudowano we własnych warsztatach. W ten sposób inwentarz Stettiner Strassen-Eisenbahn Gesellschaft wzrósł do 209 jednostek pasażerskich (127 wozów motorowych, 52 doczep krytych i 30 doczep letnich). Wśród wagonów doczepnych część stanowiły pojazdy fabrycznie nowe, a część – przebudowane z wozów trakcji konnej oraz zbudowane od podstaw własnymi siłami. Na stanie przedsiębiorstwa znajdowało się również 10 pojazdów gospodarczych.

Wybuch I wojny światowej zatrzymał plany rozbudowy szczecińskiej sieci tramwajowej na wiele lat. Spośród dotychczas wyłącznie męskiej załogi

obsługującej tramwaje, dwie trzecie powołano do wojska, zmuszając przedsiębiorstwo do zmniejszania ruchu i skracania obsługiwanych tras. Jednocześnie nastąpił wzrost przewozów. By sprostać tej sytuacji, do służby konduktorskiej zaczęto przyjmować również kobiety. W tym okresie szczecińskie tramwaje „zaprzęgnięto” także do nietypowych zadań – wojskowych transportów sanitarnych. Odbływały się one na trasie między dworcem towarowym Grabow, dokąd kierowano pociągi z ofiarami wojny, a wielkim lazaretem polowym, usytuowanym w rejonie Bellevuestraße i Körnerstraße – obiektami leżącymi w sąsiedztwie trasy linii 7. Wykorzystywano do tego celu wagony tramwajowe przewoźniczo przystosowane do przewozu rannych żołnierzy.

Mimo trudności zaopatrzeniowych, braku rąk do pracy i innych ograniczeń wynikających z zaangażowania Niemiec w wojnę, udało się własnymi siłami przedsiębiorstwa powiększyć stan posiadania. W 1915 r. warsztaty zbudowały od podstaw trzy wozy doczepne, a w następnym roku – trzy motorowe. Te ostatnie wykonano w oparciu o model Herbranda z 1912 r. W ten sposób liczba eksploatowanych pojazdów osiągnęła 130 wozów motorowych i 85 doczepnych (w tym 30 letnich). Od 1 października 1917 r. zawieszono kursowanie linii 8, której trasa w znacznym stopniu pokrywała się z trasą linii



Herbrand (1–92) z doczepą letnią jako tramwaj linii 1 na Hohenzollernplatz. W wozie doczepnym widoczne płócienne zasłony, rozwinięte dla ochrony pasażerów przed niedawno padającym deszczem. W tle sylweta wybudowanego w latach 1906–1908 obecnego kościoła garnizonowego. Fotografia z ok. 1910 r.

4. Nie jest pewne, czy obsługę odcinka Arndtplatz – Schinkelplatz przejęła „czwórka”, czy też ruch na tym fragmencie zupełnie ustał. Wiadomo natomiast, że odcinek Kaiser-Wilhelmsplatz – Kronprinzenstraße – Birkenallee – Grabowerstraße pozostał bez tramwaju, a „ósemka” na ulicach Szczecina już się więcej nie pojawiła, choć w oficjalnych sprawozdaniach spółki tramwajowej figurowała jeszcze wiele lat z uwagą – „nieobsługiwana”. W końcowym okresie wojny ograniczenia w kursowaniu tramwajów były na porządku dziennym, także z braku dostaw węgla do miejskich elektrowni. Innym aspektem kilku lat trwania światowego konfliktu była niemal całkowita wymiana miedzianych przewodów trakcyjnych na znacznie gorsze – stalowe. Miedź spożytkował przemysł zbrojeniowy.

Po wojnie, wobec braku innych środków transportowych, tramwajom przypadła jeszcze jedna rola – przewozy pocztowe. W 1919 r. niemiecka poczta rozpoczęła przewozy przesyłek między kilkoma położonymi w pobliżu tras tramwajowych urzędami pocztowymi. W tym celu wybudowano krótkie bocznicę umożliwiające dojazd tramwajami. Powstały one m.in. przy Głównym Urzędzie Przesyłek Towarowych przy Oberwiek (koło dworca kolejowego – resztką tej bocznicy istnieje do dziś) oraz przy Głównym Urzędzie Pocztowym przy Paradeplatz

(zachował się fragment toru prowadzący do jednej z bram wjazdowych). Prawdopodobnie poczta zakupiła jeden motorowy wagon tramwajowy (towarowy) i wydzierżawiła od spółki sześć doczepnych wagonów letnich, przysposobionych do przewozu ładunków.

Po zakończeniu I wojny światowej Niemcy przeżywały okres głębokiego kryzysu gospodarczego i szalejącej inflacji. Kilkuletnia, intensywna eksploatacja majątku tramwajów miejskich, przy ograniczonych możliwościach zaopatrzeniowych, odbiła się negatywnie na jego stanie. Brakowało wykwalifikowanych specjalistów – wielu pracowników powołanych do armii pozostało na polach bitew na zawsze. Zła sytuacja materialna i trudne warunki pracy były przyczyną licznych strajków, które dodatkowo dezorganizowały funkcjonowanie komunikacji tramwajowej. Pomimo wielu niedostatków surowcowych i materiałowych z jakimi borykał się powojenny przemysł, w 1920 r. zamówiono w dwóch wytwórniach – Wismar koło Berlina i Linke-Hofmann (dawny Herbrand) w Kolonii – dziewięć jednakowych wagonów doczepnych. Był to pierwszy od kilku lat „zastrzyk” taborowy. Pod koniec 1921 r. funkcjonowało w Szczecinie siedem linii tramwajowych. Inwentarz liczył 130 wozów motorowych oraz 94 doczepy (w tym 30 letnich).



Am Königstor. Na przystanku dwa – przeciwnych kierunków – składy linii 7 (Frauendorf – Bellevuestraße) z doczepamii letnimi: z prawej Herbrand (103–115) z doczepą nr 234 w stosowanych od początku barwach ciemnej zieleni, z lewej Herbrand 78 – już w nowo wprowadzonym, kremowym malowaniu. Fotografia z pierwszej połowy lat dwudziestych XX w.

Na początku lat dwudziestych XX w. szczecińskie tramwaje, podobnie jak w innych niemieckich miastach, zmieniły swą kolorystykę – w miejsce dotychczasowej barwy pojawił się kolor kości słoniowej. I tak pozostało – z małymi wyjątkami – przez następne trzydzieści lat. Nowe malowanie wprowadzono stopniowo, więc przez kilka po ulicach miasta kursowały pojazdy w starej i nowej wersji malowania.

Pierwsze lata powojenne to dla szczecińskiej trakcji tramwajowej czasy stagnacji. Nie przybywało nowych tras, malały przewozy i liczba przejechanych kilometrów. Na początku 1923 r. trudna sytuacja ekonomiczna zmusiła przedsiębiorstwo do zawieszenia kursowania linii 2. W jej miejsce – na odcinku od Arndtplatz do Hauptfriedhof, przez Schinkelplatz i Friedenstraße – przedłużono linię 4. Tym samym układ tras przedstawiał się następująco:

- Linia 1: Neu Westend – Altdammerstraße (bez zmian)
- Linia 3: Eckerberger Wald – Hauptbahnhof (bez zmian)
- Linia 4: Tiergarten – Oberwiek – Hauptbahnhof – Bollwerk – Schulzenstraße – Am Königstor – Friedrich-Karlstraße – Kaiser-Wilhelmplatz – Arndtplatz – Barnimstraße – Schinkelplatz

– Friedenstraße – Pasewalker Chausse – Hauptfriedhof

- Linia 5: Alleestraße – Am Dunzig (bez zmian)
- Linia 6: Hauptbahnhof – Grenzstraße/Pöhlitzerstraße (bez zmian)
- Linia 7: Linsingenstraße (do 1919 r. Bellevuestraße) – Frauendorf (bez zmian).

Rok 1923 stanowił apogeum hiperinflacji w Niemczech. Dość powiedzieć, że o ile na początku tego roku bilet jednorazowy kosztował 50 marek, to pod koniec listopada – 200 miliardów marek. Ożywienie w komunikacji miejskiej przyszło pod koniec pierwszej połowy lat dwudziestych, wraz z uspokojeniem się sytuacji walutowej. Nie bez znaczenia był fakt, że w 1924 r. miasto stało się większościowym udziałowcem w spółce Stettiner Strassen-Eisenbahn Gesellschaft. Rozpoczęła się nowa epoka w dziejach szczecińskich tramwajów.

Składam serdeczne podziękowania Dariuszowi Walczakowi z Warszawy za pięknie wykonane schematy pierwszych szczecińskich wagonów tramwajowych oraz możliwość ich publikacji na łamach „Szczecinera”.