

Jan Wojcieszak

# Komunikacja tramwajowa w Polsce

Tablica 1

**Epoka kolei ulicznych, czyli tramwajów została zapoczątkowana 26.11.1832 r. – otwarto wówczas w Nowym Jorku pierwszą linię tramwajową na świecie. Do ciągnięcia wagonów wykorzystano na niej początkowo muły, później konie i parowozy. Po okresie zdobywania doświadczeń eksploatacyjnych ostatecznie zdecydowano się na trakcję konną. Od 1852 r. powstają w USA następne przedsiębiorstwa tramwajowe. Pierwszą linię tramwajów konnych na kontynencie europejskim uruchomiono w Paryżu w 1855 r.**

Na ziemię polską ta nowinka techniczna dotarła bardzo szybko. Pierwszą linię tramwajów konnych otrzymała Warszawa już 11 grudnia 1866 r. Rozwój komunikacji tramwajowej w miastach polskich przedstawiono w tablicy 1.

Obecnie w Polsce jest 14 sieci tramwajowych użytkowanych przez 16 przedsiębiorstw (na łódzkiej trasie kursuje tabor trzech przewoźników). Tramwaje jeżdżą w 11 województwach i 32 miastach. Dziewięć sieci ma szerokość toru 1435 mm, pięć jest wąskotorowych (1000 mm).

W przeszłości komunikację tramwajową na ziemiach polskich miało jeszcze 19 miast. W XX w. w obecnych granicach Polski zlikwidowano 15 sieci tramwajowych (nie licząc sieci przekutych na tor normalny). Zlikwidowano małe przedsiębiorstwa tramwajowe mające niewielki potencjał przewozowy. Zestawienie miast i miejscowości z komunikacją tramwajową przedstawiono w tablicy 1.

W okresie powojennym planowano także uruchomienie komunikacji tramwajowej w Radomiu i Lublinie. W ostatnim czasie pojawiła się inicjatywa odbudowy sieci tramwajowej w Zgorzelcu. Według tych koncepcji połączona byłaby ona z siecią tramwajową znajdującego się pod drugiej stronie Odry, niemieckiego miasta Görlitz.



## Komunikacja tramwajowa w Polsce

Miasto (miejscowość)	Rok		Szerokość toru [mm]	
	uruchomienia	likwidacji	zlikwidowane	istniejące
<b>I. TRAMWAJE KONNE</b>				
1. WARSZAWA	1866	1917	1525	—
2. GDAŃSK	1873	1896	1435	—
3. WROCŁAW	1877	1906	1435	—
4. SZCZECIN	1879	1897	1435	—
5. POZNAŃ	1880	1898	1435	—
6. KRAKÓW	1882	1901	900	—
7. BYDGOSZCZ	1888	1896	1000	—
8. TORUŃ	1891	1899	1000	—
9. BYTOM, GLIWICE, KATOWICE	1894	1899	785	—
10. BIAŁYSTOK	1895	1915	1000 (?)	—
11. GRUDZIĄDZ	1896	1899	1000	—
12. KOSTRZYN	1903	1923	1000	—
<b>II. TRAMWAJE PAROWE</b>				
1. BYTOM	1894	1899	785	—
CHORZÓW	1894	1901	785	—
GLIWICE	1894	1899	785	—
KATOWICE	1896	1900	785	—
PIEKARY ŚLĄSKIE	1894	1898	785	—
RUDA ŚLĄSKA	1894	1901	785	—
SIEMIANOWICE	1896	1900	785	—
ŚWIĘTOCHŁOWICE	1894	1901	785	—
ZABRZE	1894	1899	785	—
2. ŁÓDŹ	1916	1927	1000	—
OZORKÓW	1922	1926	1000	—
RZGÓW	1916	1927	1000	—
TUSZYN	1916	1927	1000	—
ZGIERZ	1922	1926	1000	—
<b>III. TRAMWAJE GAZOWE</b>				
1. JELENIA GÓRA	1897	1899	1435	—
<b>IV. TRAMWAJE SPALINOWE</b>				
1. WARSZAWA	1923	1924	1525	—
<b>V. TRAMWAJE ELEKTRYCZNE</b>				
1. WROCŁAW	1893	—	—	1435
2. ELBLĄG	1895	—	—	1000
3. BIELSKO-BIAŁA	1895	1971	1000	—
4. BYDGOSZCZ	1896	—	—	1000
5. GDAŃSK	1896	—	1440	1435
SOPOT	1946	1960	1435	—
6. SZCZECIN	1897	—	—	1435
7. ZGORZELEC	1897	1945	1000	—
8. LEGNICA	1898	1968	1000	—
9. ŚLUBICE	1898	1945	1000	—
10. POZNAŃ	1898	—	—	1435
11. WAŁBRZYCH	1898	1966	1000	—
SZCZAWNO ZDRÓJ	1907	1966	1000	—
12. KATOWICE	1898	—	785	1435
BĘDZIN	1928	—	—	1435
BYTOM	1898	—	785	1435

## BYDGOSZCZ

Miasto (miejscowość)	Rok		Szerokość toru [mm]	
	uruchomienia	likwidacji	zlikwidowane	istniejące
CHORZÓW	1898	-	785	1435
CZELADŹ	1929	-	-	1435
DĄBROWA GÓRNICZA	1928	-	-	1435
GLIWICE	1898	-	785	1435
MYSŁOWICE	1900	-	785	1435
PIEKARY ŚLĄSKIE	1898	-	785	1435
RUDA ŚLĄSKA	1898	-	785	1435
SIEMIANOWICE	1898	-	785	1435
SOSNOWIEC	1928	-	-	1435
ŚWIĘTOCHŁOWICE	1898	-	785	1435
WIESZOWA	1925	1983	1435	-
WOJKOWICE	1957	-	-	1435
ZABRZE	1898	-	785	1435
13. ŁÓDŹ	1898	-	-	1000
ALEKSANDRÓW Ł.	1910	1991	1000	-
KONSTANTYNÓW Ł.	1910	-	-	1000
LUTOMIERSK	1929	-	-	1000
OZORKÓW	1926	-	-	1000
PABIANICE	1901	-	-	1000
RZGÓW	1927	1993	1000	-
TUSZYN	1927	1978	1000	-
ZGIERZ	1901	-	-	1000
14. TORUŃ	1899	-	-	1000
15. GRUDZIĄDZ	1899	-	-	1000
16. GORZÓW WIELKOPOLSKI	1899	-	-	1435
17. JELENIA GÓRA	1900	1969	1000	-
PODGÓRZYN	1911	1965	1000	-
18. KRAKÓW	1901	-	900	1435
19. GUBIN	1904	1938	1000	-
20. OLSZTYN	1907	1965	1000	-
21. WARSZAWA	1908	-	1525	1435
22. SŁUPSK	1910	1959	1000	-
23. CIESZYN	1911	1921	1000	-
24. TARNÓW	1911	1942	1000	-
25. KOSZALIN	1911	1938	1435	-
MŚCICE	1913	1938	1435	-
MIELNO-UNIEŚCIE	1913	1945	1435	-
26. INOWROCŁAW	1912	1962	1000	-
27. KOSTRZYN	1925	1945	1000	-
28. CZĘSTOCHOWA	1959	-	-	1435

Do budowy linii tramwajów konnych między dworcem kolejowym a Starym Rynkiem oraz Zbożowym Rynkiem przystąpiono w 1888 r. Ruch na niej otwarto 18 maja tego roku. W 1892 r. zbudowano tory na ul. Poznańskiej i Gdańskiej. Długość tras dwóch linii tramwajów konnych (Dworzec – Poznańska i Zbożowy Rynek – Gdańska) w 1896 r. wynosiła 4 km, do obsługi ruchu eksploatowano 17 wagonów konnych. W tymże roku trasy tramwajowe zelektryfikowano.

Ruch publiczny tramwajów elektrycznych uruchomiono 3 lipca 1896 r. W 1898 r. powstały połączenia: ze Zbożowego Rynku na ul. Toruńską oraz z ul. Poznańskiej na Okole, a w latach 1900–1901 na Wilczak i Wielkie Bartodzieje. W 1902 r. trasy tramwajowe miały długość 12 km, a tabor składał się z 33 wozów silnikowych i 20 doczep. Już przed I wojną światową rozpoczęto przebudowywać jednotorowe trasy na dwutorowe. W latach 1936–1937 zbudowano jednotorowe odgańlenie na Bielawy. W końcu 1938 r. długość tras tramwajowych wynosiła 14 km, a wszystkich torów 18 km. Tabor osobowy składał się z 65 wagonów, w tym 35 silnikowych.

W 1949 r. powstało przedłużenie do szpitala na ul. Jurasza, a w 1950 r. do torów kolejowych na Wilczaku. Największą inwestycją w dziejach tramwajów bydgoskich była budowa sieci tramwajowej „Brda”, którą ukończono w 1953 r. W ramach tego przedsięwzięcia powstała trasa z ronda Jagiellonów przez most Bernardyński, Babią Wieś, wzdłuż Toruńskiej do Łęgnowa wraz z odgańieniami na Kapuściska i Glinki. Długość tras zwiększyła się wówczas do 27 km. W 1955 r. komunikację tramwajową otrzymało Osiedle Leśne. W tym okresie intensyfikuje się działania na rzecz budowy drugich torów i pętli na końcówkach.

W 1952 r. Bydgoszcz otrzymała pierwszy nowy wagon silnikowy produkcji powojennej typu 2N. Systematyczne dostawy wozów generacji N typów 2N, 2ND, 5N i 5ND umożliwiły wycofanie z eksploatacji do drugiej połowy lat sześćdziesiątych wozów przedwojennych. W 1963 r. w warsztatach tramwajów bydgoskich zbudowano z wozu silnikowego 5N i doczepy 5ND pierwszy polski wagon przegubowy na tor 1000 mm. Jeździł on do 1975 r. W 1970 r. nadchodził dwa wagony przegubowe typu 802N oraz w latach 1973–1974 20 typu 803N. W 1977 r. otrzymano dwa czteroosiowe wozy silnikowe typu 105Nw, a w latach 1980–1990 – 137 typu 805Na.

W latach 1970–1973 usunięto tramwaje z wąskich ulic Starego Miasta. W 1969 r. zaczynają kursować tramwaje do dzielnicy Bydgoszcz Wschód, w 1970 r. przez most Pomorski, a w 1975 r. do



Fot. 1. Wagon przegubowy zbudowany w warsztatach tramwajów bydgoskich ok. 1970 r. Ze zb. S. Sitarka



Fot. 2. Tramwaje na pl. Teatralnym 1896 r. Ze zb. J. Wojcieszaka

osiedla Wyżyny. W 1974 r. zlikwidowano trasę do szpitala na ul. Jurasza i w 1984 r. na Okole (ul. Grunwaldzka). W 1978 r. przystąpiono do realizacji planu budowy normalnotorowej sieci tramwajowej. Zdołano zrealizować dwa odcinki torowe – na ul. Szubińskiej oraz Wojska Polskiego i prace przerwano. Tory na ul. Szubińskiej rozebrano w 1983 r., a na ul. Wojska Polskiego w 1984 r. przekuto na szerokość 1000 mm i włączono do istniejącej sieci tramwajowej na Wyżnach. W 1989 r. przebudowano trasę na os. Leśne i przedłużono ją do ul. Rekreacyjnej w Myślęcinku. W 1990 r. wstrzymano ruch tramwajowy do dworca Bydgoszcz Główna.

Po wycofaniu z ruchu osobowego w 1991 r. ostatnich wozów dwuosioowych generacji N oraz w 1994 r. przegubowców 803N ruch na liniach utrzymywany jest do dnia dzisiejszego wyłącznie czterosioowymi wagonami 805Na, których na stanie inwentarzowym MZK było w końcu 2002 r. 129 szt. Zajeżdźnia wraz z warsztatami dla nich mieści się na ul. Toruńskiej (przy trasie do Łęgnowa). Wagony gospodarcze i techniczne odstawiane są na terenie przy ul. Kieleckiej (znajduje się on także przy trasie do Łęgnowa).

Eksploatowana sieć tramwajowa w Bydgoszczy nie należy do funkcjonalnych. Brak jest połączenia tramwajowego z dworcem Bydgoszcz Główna oraz torów łączących ul. Wojska Polskiego ze Zbożowym Rynkiem. Na realizację tych inwestycji niestety w najbliższym czasie się nie zanoszą, a ich brak odczuwają mieszkańcy miasta.



Fot. 3. Najnowsze, zmodernizowane w zakładach PESA tramwaje typu 105N  
Fot. PESA

<b>Liczba linii</b>	<b>9</b>
<b>Długość tras</b>	<b>29 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>66 km</b>
<b>Tabor 805Na</b>	<b>129 szt.</b>
<b>Liczba zajeżdźni</b>	<b>1</b>

Literatura:

- [1] Tomasik P.: *Koncepcje rozwoju komunikacji szynowej w Bydgoszczy po 1975 roku*. Świat kolei 4/2003.

## CZĘSTOCHOWA

Jedynie po II wojnie światowej nowe przedsiębiorstwo tramwajowe w Polsce powstało w Częstochowie. 8 marca 1959 r. uruchomiono linię tramwajową łączącą położoną na południu miasta hutę w Kucelinie przez Raków i Śródmieście z dzielnicami mieszkaniowymi na północy (Zawady – ul. Worcella). Trasa tej linii, długości 7,5 km, była dwutorowa, zbudowana na torowisku wydzielonym z boku jezdni ulicznych i zakończona pętlami. Do obsługi linii dysponowano wówczas 14 dwuosioowymi wagonami silnikowymi typu 4N i 26 doczepami 4ND. W 1959 r. udało się jeszcze zbudować jednotorowe, zakończone mijanką, odgańczenie na ul. Łukasińskiego w Rakowie, które do 1971 r. obsługiwała druga linia tramwajowa. Długość czynnych tras wynosiła wówczas 8,6 km.

W 1971 r. przedłużono trasę główną na północy w dzielnicy Tyśiąclecia do ul. Kiedrzyńskiej, a w 1984 r. jeszcze dalej do dzielnicy Północ i pętli przy ul. Fieldorfa Niła. Jedyna częstochowska trasa tramwajowa osiągnęła wtedy długość 10,2 km i nie uległa większym zmianom do dnia dzisiejszego. Długość wszystkich torów przedsiębiorstwa wynosi obecnie 25 km.



Fot. 4. Wagony 4N i 4ND na końcowym przystanku w Rakowie (1965 r.)

Fot. H. Lehnart



Fot. 5. Tramwaj typu 105Na, linia 2

Fot. J. Goździewicz

<b>Liczba linii</b>	<b>1</b>
<b>Długość tras</b>	<b>10,2 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>25 km</b>
<b>Tabor 105Na</b>	<b>54 szt.</b>
<b>Liczba zajeżdźni</b>	<b>1</b>

Literatura:

- [1] Lamch R.: *Dzieje tramwajów częstochowskich*. Świat kolei 5/2003.

## ELBLĄG

23 listopada 1895 r. otwarto ruch publiczny na pierwszych dwóch liniach tramwajów elektrycznych. Trasa pierwszej linii przebiegała z dworca kolejowego do Starego Rynku i dalej do przystani nad rzeką Elbląg, a drugiej ze Starego Rynku przez Bramę Targową na ul. Królewicką (do ul. Dąbka). Długość tras wynosiła wówczas 4 km, a tabor składał się w 1896 r. z 10 wagonów silnikowych i dwóch doczep. W 1898 r. zbudowano torowisko z ul. Królewickiej do podmiejskiego lasu Bażantarnia, ulubionego celu wycieczek mieszkańców Elbląga. Długość tras zwiększyła się wówczas do 7 km i pozostała niezmieniona do lat 20. XX w. kiedy wybudowano trasy na ul. Browarną (do ul. Obrońców Pokoju) i ul. Bema (1927 r.) oraz na ul. Agrikola (1928 r.). W 1938 r. po trasach długości 15 km jeździło 35 wagonów osobowych, w tym 27 silnikowych.

Na skutek działań wojennych zimą 1945 r. miasto ulega poważnym zniszczeniom. Z dwóch zajezdni – jedna nie nadawała się do odbudowy, znacznie uszkodzone były: tabor, tory i urządzenia energetyczne. Ruch na pierwszej linii Dworzec – Obrońców Pokoju wznowiono dopiero 1 czerwca 1946 r. Do 1947 r. wznowiono ruch na pozostałych trasach, z wyjątkiem przebiegającego przez zrujnowane Stare Miasto odcinka do rzeki Elbląg. Na początku lat 50. zbudowano trasę na ul. Grunwaldzkiej do ul. Druskiej. W tym okresie rozpoczęto budowę pętli na końcówkach i drugich torów na jednotorowych trasach.



Fot. 6. Elbląg, ul. 1 Maja, GT6-237, linia 1 (25.09.2000 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 7. Wagony 5N oraz 5ND (1995 r.)

Fot. M. Malczewski

W 1955 r. otrzymano pierwsze wagony produkcji powojennej typu 2N. Do 1969 r. wozy przedwojenne zastąpiono nowym taborom generacji N – silnikowym typu 5N i doczeplnym 5ND. Pierwsze czteroosiowe wagony typu 805Na trafiły do Elbląga w 1980 r. Do 1990 r. dostarczono 28 wozów tego typu. W 1996 r. sprowadzono z Moguncji (Mainz) 19 używanych dwuczłonowych, sześciokoświatowych, niemieckich wagonów przegubowych klasy GT6, w tym 12 dwukierunkowych. W tymże roku wycofano z ruchu liniowego ostatnie dwuosioświatce generacji N. W końcu 2002 r. Tramwaje Elbląskie eksploatowały w ruchu liniowym 19 wagonów 805Na oraz 18 przegubowców klasy GT6.

W 1961 r. zlikwidowano trasę do Agrikoli, a w 1968 r. przez Stary Rynek i Bramę Targową. W 1986 r. oddano do eksploatacji trasę od ul. Obrońców Pokoju do ul. Ogólnej oraz w 2002 r. torowisko w ul. Dąbka – od Królewickiej do Obrońców Pokoju. Długość tras tramwajowych w 2002 r. zwiększyła się do 15 km, a długość wszystkich torów – do 28 km. Kursuje po nich 5 linii dziennych. Jedyną zajezdnię tramwajową mieści się przy ul. Browarnej.

<b>Liczba linii</b>	<b>5</b>
<b>Długość tras</b>	<b>15 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>28 km</b>
<b>Tabor 805Na</b>	<b>19 szt.</b>
<b>GT6</b>	<b>18 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>1</b>

Literatura:

[1] Tomasik P.: *Tramwaje w Elblągu*. Świat kolei 11/2002.

## GDAŃSK

Tramwaje konne na trasie z Gdańska do Wrzeszcza i dalej do Oliwy pojawiły się 23 czerwca lub 22 lipca 1873 r. Odcinek do Oliwy, ze względu na nierentowność, wkrótce zlikwidowano i pozostało jedynie połączenie Długiego Targu z Wrzeszczem. W 1878 r. zbudowano trasę z Targu Siennego do Orunii, w 1883 r. z Targu Siennego do Bramy Żuławskiej i ul. Łąkowej, w 1886 r. z ul. Toruńskiej i dawnego dworca kolejowego do Targu Rybnego oraz w 1887 r. z Targu Siennego do Siedlec. W 1893 r. trasy gdańskich tramwajów konnych miały długość 15 km, a do obsługi linii posiadano 58 wagonów i 173 konie.

W 1896 r. zelektryfikowano tramwaje konne. Ruch tramwajów elektrycznych na pierwszych trasach: Orunia – Targ Sienny i Siedlce – Targ Węglowy uruchomiono 12 sierpnia 1896 r. Do końca tego roku tramwaje elektryczne kursowały ponadto: z Wrzeszcza do Dłu-

giego Targu, z Dworca Głównego do ul. Łąkowej i Bramy Żuławskiej oraz z ul. Łąkowej do Targu Rybnego. W 1900 r. nastąpiło wydłużenie trasy z Targu Rybnego do Dworca Głównego, a w 1901 r. z Wrzeszcza do Oliwy. W końcu tego roku pierwsze gdańskie przedsiębiorstwo tramwajowe eksploatowało 22 km tras oraz 67 osobowych wagonów silnikowych i 67 wagonów doczeplnych.

W 1899 r. powstaje w Nowym Porcie drugie przedsiębiorstwo tramwajowe, które w latach 1900–1901 buduje trasy: z Nowego Portu przez Brzeźno do Wrzeszcza oraz z Nowego Portu przez nabrzeże Wiślane do ul. Szerokiej i Żurawia. Po zakończeniu robót dysponuje ono trasami długości 14 km oraz 36 wagonami, w tym 20 silnikowymi. W 1903 r. następuje połączenie obu przedsiębiorstw.

W 1904 r. otwarto ruch przez wiadukt Błędnik, w 1908 r. do Jełitkowa oraz do stacji kolei wąskotorowej. W okresie międzywojen-

nym zlikwidowano ruch tramwajowy na największych ulicach Starego Miasta oraz ul. 3 Maja i nabrzeżu Wiślanym. Równocześnie modernizowano istniejące trasy, a także budowano nowe połączenia tramwajowe: przez Przeróbkę do Stogów (1927 r.), na ul. Marynarki Polskiej (1929 r.), do lotniska w Zaspie (1930 r.) oraz pętlę na końcówkach i drugie tory. W 1938 r. tramwaje gdańskie dysponowały trasami długości 43 km, 203 wagonami osobowymi, w tym 104 silnikowymi.

W czasie walk o miasto w zimie 1945 r. dużym zniszczeniem ulegają urządzenia techniczne tramwajów. Ich odbudowa trwała do 1949 r., przy czym nie odbudowano torów na gdańskiej starówce, z wyjątkiem ul. Długiej i Długiego Targu. Pierwsza po II wojnie światowej nowa trasa powstała w 1946 r. z Oliwy do Sopotu. Jednak w związku z budową szybkiej kolei miejskiej w następnych latach jej znaczenie zmalało i uległa ona likwidacji w 1961 r. W 1959 r. zbudowano torowisko przez ul. Okopową i Podwale Przedmiejskie oraz zlikwidowano ruch tramwajowy na ul. Długiej, Długim Targu i Stągiewnej, a w latach 1959–1960 zrealizowano trasę na al. Hallera, likwidując jednocześnie stare połączenie między Brzeźnem a Wrzeszczem. W 1968 r. przywrócono ruch tramwajowy na ul. 3 Maja.

W 1951 r. otrzymano pierwsze silnikowe i doczepne wagony produkcji powojennej generacji N. W latach 1969–1973 dostarczono 55 przegubowców generacji 102N. W 1973 r. wycofano z ruchu liniowego ostatnie wagony wyprodukowane przed 1945 r. W 1975 r. pojawiły się na ulicach miasta pierwsze 4-osiowe wagony silnikowe typu 105N, a w 1981 r. typu 105Na. Ich dostawy trwały do 1990 r. W 1986 r. zakończono eksploatację wagonów 2-osiowych generacji N. W 1988 r. wszystkie przegubowce 102N oraz 102Na wymieniono w Krakowie na wagony 105N i od tego czasu do 1997 r. eksploatowano jeden rodzaj taboru. W tymże roku kupiono dwa trzyczłonowe 8-osiowe przegubowce 114Na, mające w członie środkowym 15% niskiej podłogi. W latach 1999–2000 sprowadzono 4 sześciociosowe przegubowce NGd99 klasy Citadis100 firmy Alstom, mające ok. 70% niskiej podłogi.

W latach 1971–1972 zlikwidowano trasę do Orunii. W 1977 r. zbudowano trasę przez byłe lotnisko w Zaspie i Przymorze do Jelitkowa, w 1980 r. na Klinicznej oraz przedłużeniu ul. 3 Maja do Podwala Przedmiejskiego. W 1995 r. zmienia się przebieg trasy do Stogów między ulicą Łąkową i Długimi Ogrodami oraz wstrzymuje się ruch tramwajowy na ul. Łąkową. W końcu 2002 r. ZKM Gdańsk eksploatował 50 km tras tramwajowych oraz 106 km torów. Do ruchu liniowego dysponował 218 wagonami, w tym 212 generacji 105N (kilkanaście z nich ma czeskie czopery), dwa typu 114Na i cztery NGd99. Wagony stacjonują w dwóch zajezdniach: we Wrzeszczu i w Nowym Porcie.

<b>Liczba linii</b>	<b>9</b>
<b>Długość tras</b>	<b>50 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>106 km</b>
<b>Tabor</b>	
<b>805Na</b>	<b>212 szt.</b>
<b>114Na</b>	<b>2 szt.</b>
<b>NGd99</b>	<b>4 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>2</b>

## Literatura

- [1] Lemański W.: *Citadis 100 już w Gdańsku*. Świat kolei 2/2000.
- [2] Jacobson K.: *Gdański tabor techniczny*. Świat kolei nr 12/2001.
- [3] Jacobson K.: *Ostatnie tramwaje typu 105N w Gdańsku*. Świat kolei 3/2003.



Fot. 8. Tramwaj typu NGd99

Fot. J. Goździewicz



Fot. 9. Czterooświatowy wagon silnikowy (ok. 1900 r.)

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 10. Gdańsk, pętla Jelitkowo, 105Na 1361 + 105Na 1362 + 105Na 1363, linia 6 (4.09.2000 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 11. Tramwaj typu 114Na

Fot. J. Goździewicz

## GORZÓW Wielkopolski

Miejską komunikację zbiorową otrzymał Gorzów 29 lipca 1899 r. Uruchomiono wówczas 3 linie tramwajowe na trasach długości 5 km prowadzących: z dworca kolejowego przez ul. Sikorskiego i Stary Rynek na ul. Warszawską, ze Starego Rynku na ul. Mieszka I oraz z ul. Sikorskiego na al. 11 Listopada. Tabor tramwajowy składał się początkowo z 10 wagonów silnikowych. W 1903 r. wybudowano odgałęzienie z ul. Mieszka I do parku Słowiańskiego, a w roku następnym przedłużono trasę na al. 11 Listopada do placu Słonecznego.

Tramwaje gorzowskie przeżywają poważne kłopoty w okresie wielkiej inflacji na początku lat 20. XX w. W latach 1922–1924 zawieszono całkowicie ruch tramwajowy z powodu nierentowności. W 1926 r. zbudowano trasę ze Starego Rynku przez nowy most na Warcie na Zamoście (do ul. Kobylogórskiej). W 1938 r. miasto posiadało 8 km jednotorowych z mijankami tras tramwajowych, a tabor składał się z 15 wozów silnikowych i 3 doczep.

W okresie II wojny światowej postanowiono zastąpić tramwaje komunikacją trolejbusową. Obok sieci tramwajowej rozwieszono sieć trolejbusową. W 1943 r. uruchomiono pierwszą linię trolejbusową, zawieszając jednocześnie tramwajową, a w 1944 r. uruchomiono drugą. Jednak zlikwidować całkowicie komunikacji tramwajowej się nie udało, ze względu na brak dostatecznej liczby trolejbusów i do 1945 r. kursowały tramwaje na Zamoście.

Przystępując do odbudowy komunikacji zbiorowej w 1946 r. zdecydowano się na pozostawienie w mieście tramwajów. Trolejbusy wymieniono w Poznaniu na wagony tramwajowe. W 1947 r. wznowiono ruch na trasie z dworca na ul. Mieszka I oraz w 1948 r. z ul. 11 Listopada na Warszawską. Ponowny kryzys gorzowska komunikacja tramwajowa przeżywa w 1949 r., kiedy ze względu na zły stan techniczny urządzeń zawieszono przejściowo ruch.

W 1951 r. odbudowano most na Warcie i trasę na Zamoście oraz zbudowano pierwszy odcinek drugiego toru na ul. Sikorskiego.

W 1952 r. zbudowano trasę z ul. Warszawskiej do zakładów Stilon na ul. Walczaka, w 1953 r. od ul. Mieszka I do ul. Chodkiewicza, a w 1955 r. na ul. Walczaka do ul. Energetyków. Trasy tramwajowe osiągnęły wówczas długość 11 km. W 1954 r. powstała pierwsza pętla przy dworcu kolejowym. W 1958 r. pochodzący z Poznania i Warszawy przedwojenny tabor tramwajowy zaczęto zastępować nowymi wagonami typu 4N i 4ND. Wymiana taboru trwała dość długo, gdyż ostatni przedwojenny wagon doczepny wycofano z ruchu w 1977 r.

W 1967 r. wstrzymano ruch tramwajowy na Zamoście oraz na końcowym odcinku trasy na ul. Warszawskiej (do Parkowej). W 1968 r. przekazano do eksploatacji nowe skrzyżowanie ulic Sikorskiego i Chrobrego wraz z nowym odcinkiem torów na ul. Chrobrego. W 1972 r. zbudowano trasę z placu Słonecznego do pętli w Wieprzycach, w 1973 r. od ul. Chodkiewicza do pętli na obecnym os. Piaski oraz w 1975 r. na ul. Walczaka do pętli Siłwana. Długość tras tramwajowych w mieście wynosi od tego roku 12 km. Obecna długość wszystkich torów to 28,4 km. Zajezdnia mieści się przy pętli Wieprzyc.

W latach 1972–1973 otrzymano 5 przegubowców typu 102Na, w latach 1975–1978 – 30 nowych, 4-osiowych wagonów 105N, następnie w latach 1979–1988 – 32 wagony typu 105Na. W 1980 r. zjechały z linii ostatnie wagony 2-osiowe generacji N. W 1983 r. wymieniono z MPK Kraków przegubowce 102Na na wagony 105N. Do 1990 r. eksploatowano wyłącznie wagony generacji N. W tymże roku kupiono w niemieckim Kassel 10 używanych, trzyczłonowych, 4-osiowych przegubowców typu 4EGTW, z których 8 przeznaczono do ruchu liniowego. Jeździły one po ulicach Gorzowa do 1999 r. W latach 1995–1996 sprowadzono z Kassel 5 sześciociłonowych dwuczłonowych przegubowców 6EGTW, z których 4 włączono do ruchu liniowego. W 1999 r. otrzymano z Kassel partię dwukierunkowych przegubowców 6ZGTW. W końcu 2002 r. MZK Gorzów dysponował 32 wagonami generacji 105N, siedmioma przegubowcami 6ZGTW oraz trzema 6EGTW. Ostatnio sprowadzono z Kassel następną partię 6 używanych wozów 6EGTW.



Fot. 12. Wagony 4EGTW oraz 105N (1992 r.)

Fot. M. Malczewski

<b>Liczba linii</b>	<b>3</b>
<b>Długość tras</b>	<b>12 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>28,4 km</b>
<b>Tabor</b>	<b>105N</b>
	<b>32 szt.</b>
	<b>6ZGTW</b>
	<b>7</b>
	<b>6EGTW</b>
	<b>9</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>1</b>

## GRUDZIĄDZ

Linie tramwaju konnego z dworca kolejowego przez al. 23 Stycznia i Rynek Główny na ul. Legionów (do ul. Fortecznej) przekazano do eksploatacji 14 czerwca 1896 r. W 1898 r. przedłużono ją dalej ul. Legionów do Tarpna, a w roku następnym zelektryfikowano. Uruchomienie ruchu tramwajów elektrycznych na tej linii, długości 3,5 km, nastąpiło 12 maja 1899 r. W 1901 r. tabor tramwajowy składał się z 10 wozów silnikowych i 15 doczep (w tym sześciu letnich). Doczepy były wcześniej wagonami konnymi.

W 1911 r. powstał pierwszy fragment drugiej linii z al. 23 Stycznia na ul. Chełmińską (do ul. Bydgoskiej). W latach 1914–1916 jej trasę przedłużono dalej w kierunku południowym w rejon ul. Tytoniowej. Długość tras tramwajowych w mieście osiągnęła wówczas 6 km. W 1923 r. eksploatowano 30 wagonów osobowych, w tym 10 doczepnych. W latach 1937–1938 przedłużono drugą linię na ul. Chełmińskiej do ul. Południowej i drogi dojazdowej do Rudnika – ulubionego celu wycieczek mieszkańców Grudziądza. Trasy tramwa-



Fot. 13. Grudziądz, pętla Rząd, 805Na 46 (20.07.2002 r.) Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 14. Wagon silnikowy 5N (1967 r.)

Fot. H. Lehnhart

jowe zwiększyły wtedy swą długość do 8 km. W 1938 r. w ruchu liniowym użytkowano 28 wagonów, w tym 9 doczepnych.

Podczas walk o miasto w styczniu i lutym 1945 r. urządzenia techniczne tramwajów uległy poważnym zniszczeniom. Miasto zostało wyzwolone spod okupacji hitlerowskiej 6 marca 1945 r., a ruch na pierwszej linii udało się wznowić dopiero 20 listopada 1945 r. W następnym roku przywrócono ruch na całej sieci tramwajowej. W 1949 r. na trasach długości 8 km jeździło 26 wagonów pasażerskich, w tym 18 silnikowych. W 1955 r. otrzymano pierwsze wagony silnikowe produkcji powojennej typu 2N. Dostawy w następnych latach wozów generacji N typów 2N, 5N i 5ND pozwoliły do 1968 r. skreślić ze stanu inwentarzowego tabor przedwojenny. W końcu tego roku przedsiębiorstwo eksploatowało 31 wagonów liniowych, w tym 17 silnikowych.

W 1974 r. wybudowano pętlę przy ul. Południowej, w 1977 r. w Tarnpie, a w 1980 r. powstał trójkąt do zawracania tramwajów przy dworcu kolejowym. W 1978 r. wybudowano jednotorową, zakończoną mijanką, trasę do Mniszka. Po krótkim okresie użytkowania, w 1980 r. wstrzymano na niej ruch ze względu na zły stan techniczny. Niezbędnych prac remontowych wówczas nie przeprowadzono i nieeksploatowane torowisko rozebrano w końcu lat 80. XX w. Wszystkie trasy były jednotorowe z mijankami. W 1983 r. rozpoczęto sukcesywną ich przebudowę na dwutorowe. W 1996 r. ruszyły tramwaje nową trasą od ul. Południowej do osiedla Rząd. Obecnie gru-

dziańskie trasy tramwajowe mają długość 10 km, wszystkie tory MKZ 18 km.

W 1980 r. trafiły do miasta pierwsze wagony typu 805Na. Do 1988 r. otrzymano ich 26 szt. W 1986 r. wycofano z ruchu liniowego ostatnie wozy dwuosiowe generacji N. W 1993 r. spaliła się hala zajezdni tramwajowej i znajdujące się w niej 11 wagonów. Jeden z nich udało się później odbudować, 10 złomowano. Aby zapewnić normalny ruch na liniach kupiono 6 nowych wozów 805Nb. W latach 1997–2000 sprowadzono z Niemiec 8 używanych, sześciuosiowych, dwuczłonowych przegubowców klasy GT6, w tym dwa z Mannheim i sześć z Würzburga, dwa z nich są dwukierunkowe. W końcu 2002 r. MKZ Grudziądz miało 28 wagonów, w tym 20 typu 105N(805N) i 8 przegubowców GT6. Stacjonują one w odbudowanej zajezdni znajdującej się naprzeciw dworca kolejowego.

<b>Liczba linii</b>	<b>2</b>
<b>Długość tras</b>	<b>10 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>18 km</b>
<b>Tabor 805N</b>	<b>20 szt.</b>
<b>GT3</b>	<b>8 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>1</b>

Literatura:

[1] Tomasik P.: *Niemieckie przegubowce w Grudziądzu*. Świat kolei 8/2002.

## KATOWICE (TRAMWAJE ŚLĄSKIE)

Największa w Polsce pod względem długości sieć tramwajowa znajduje się w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym (GOP). Jej dzieje rozpoczynają się od budowy tramwaju parowego łączącego Piekary Śląskie z Gliwicami. 27 maja 1894 r. przekazano do eksploatacji pierwszy jego odcinek z dworca kolejowego w Bytomiu do Piekar Śląskich przez ul. Dworcową, Katowicką, Pogodę, Rozbark i Szarlej. W ciągu 1894 r. ukończono budowę całej trasy od placu Inwalidów Wojennych w Gliwicach przez gliwicki dworzec, Zabrze, Zaborze, Porębę, Rudę Południową, Chebzie, Lipiny, Piaśniki i Chorzów II do Pogody. Długość tej pierwszej górnośląskiej linii tramwajowej wraz z odgałęzieniami wynosiła 34,5 km. Tramwaje parowe nie spodobały się mieszkańcom miast. Na skutek ich protestów w Gliwicach i Bytomiu wprowadzono tramwaje konne.

W 1896 r. zbudowano drugą linię tramwaju parowego z Chorzowa II przez chorzowski Rynek, Dąb, obecne rondo w Katowicach, Wełnowiec do Siemianowic Śląskich z odgałęzieniem do katowickiego Rynku obsługiwanym prawdopodobnie trakcją konną. Przedsiębiorstwo Górnośląskie Tramwaje Parowe miało 27 lokomotyw, 63 wagony osobowe i 306 towarowych (prowadzono bowiem także ruch towarowy). Ponadto na linii z Chorzowa przez Katowice do Siemianowic korzystano z 16 wagonów osobowych.

Ruch tramwajów elektrycznych na pierwszych odcinkach obsługiwanym wcześniej przez trakcję parową uruchomiono 3 października 1898 r. Do końca 1898 r. zelektryfikowano trasę podstawową z Gliwic do Piekar oraz trasę z Chorzowa przez Katowice do Siemianowic. Jednak parowozy nie zniknęły natychmiast po elektryfikacji



Fot. 15. Zajeżdźnia tramwaju parowego w Bytomiu Rozbarku  
Ze zb. Tramwajów Śląskich



Fot. 16. Katowice, Rynek, 105N 464 + 105N 465, linia 6 (30.04.2000 r.)  
Fot. Ł. Stefańczyk

tych tras. Używano ich przejściowo w ruchu osobowym na nowo budowanych połączeniach zanim pojawiły się na nich tramwaje elektryczne. Dotyczyło to następujących tras: z Zabrze przez Biskupice, Rudzką Kuźnicę, Bobrek, Szombierki do Bytomia, z Rynku w Chorzowie przez Świętochłowice, Zgodę, Wirek, Nowy Bytom, Chebzie, Godulę do Szombierka, z Chorzowa II przez Chorzów Stary do Wełnowca. W 1899 r. zlikwidowano ostatnią linię tramwajów konnych, a ostatni tramwaj parowy zjechał z linii 12 grudnia 1901 r.

W 1898 r. powstało drugie przedsiębiorstwo tramwajowe – Górnośląskie Kolejki i Elektrownie, które zbudowało następujące połączenia z ruchem wyłącznie elektrycznym: Chorzów – Chorzów Batory – Katowice Rynek (1899 r.), Chorzów Batory – Świętochłowice – Piaszniki – Łagiewniki – Bytom (1900–1901), Łagiewniki – Chropaczów – Lipiny (1901–1904), Katowice Zawodzie – Roździeń – Szopienice – Mysłowice (1899–1900). W latach 1901–1907 istniała trasa Górnośląskich Tramwajów Parowych z Rudy Południowej przez Rudę do Rudzkiej Kuźnicy. W 1899 r. powstała spółka Śląskie Kolejki SA, która skupiła w swoich rękach akcje obu przedsiębiorstw tramwajowych. Przedsiębiorstwa funkcjonowały pod jednym zarządem, choć sporządzały odrębne sprawozdania.

W końcu 1901 r. długość tras tramwajów elektrycznych spółki Górnośląskie Tramwaje Parowe wynosiła 87 km. Do obsługi linii posiadała ona 94 wagonów silnikowych (większość 4-osiowych), 67 doczepek, 4 wagony konne, 3 bagażowe i 22 towarowe. W końcu tego samego roku długość tras Górnośląskich kolejek i elektrowni wynosiła 31 km, a przedsiębiorstwo posiadało 25 wagonów silnikowych, 32 doczepy i 5 towarowych. Szerokość torów obu przewoźników wynosiła 785 mm.

Pierwszą normalnotorową linię długości 2 km uruchomiono w 1912 r. w Katowicach na trasie Rynek – Park Kościuszki. Jako

normalnotorowe zbudowano następnie Tramwaje Miejskie w Bytomiu, uruchomione w 1913 r. przez miasto Bytom na trasach długości 13 km: Bytom Rynek – Karb – Miechowice, Karb – Dąbrowa Miejska oraz Bytom Cmentarze – Rynek – Krakowska. Od około 1914 r. pociągi kolei wąskotorowej Gliwice Trynek – Rudy docierały torami tramwajowymi do głównego dworca kolejowego w Gliwicach.

Po I wojnie światowej następuje podział Górnego Śląska między Polskę i Niemcy. W siedmiu miejscach trasy tramwajowe przecięła w 1922 r. granica państwowa. Zgodnie z Konwencją Genewską z 1922 r. na 15 lat pojawiły się na sztucznie podzielonym Górnym Śląsku tranzytowe tramwaje linie międzynarodowe: polska z Katowic przez Chorzów, Bytom (wówczas pod administracją niemiecką) do Piekar Śląskich (istniała do 1937 r.) oraz niemiecka z Zabrze przez polską Rudzką Kuźnicę do Bytomia (istniała do 1930 r.).

W Zagłębiu Dąbrowskim spółka Tramwaje Elektryczne buduje sieć normalnotorowych tras tramwajowych. Były to połączenia: Sosnowiec – Małobądz – Będzin – Ksawera – Koszelew – Dąbrowa Górnicza – Reden (1928 r.), Sosnowiec – Szopienice (1928 r.), Będzin – Czeladź (1929 r.) oraz Milowice – Sosnowiec – Sielec – Środula (ul. Okrzei) (1933–1935). W 1938 r. długość tras Tramwajów Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskim wynosiła 25 km, a tabor składał się z 18 wagonów silnikowych i 14 doczepnych.

W okresie międzywojennym rozbudowywane zostały bytomskie Tramwaje Miejskie. Powstają odcinki: Miechowice – Rokitnica – Wieszowa (1925 r.), na ul. Siemianowicką w Bytomiu (1927 r.) oraz Rokitnica – Osiedle Helenka (1928 r.). W 1938 r. długość tras Tramwajów Miejskich w Bytomiu wynosiła 18 km, po których jeździło 20 osobowych wagonów silnikowych i 14 doczepnych.

Działająca na odzyskanej przez Polskę części Śląska spółka Śląskie Kolejki przystępuje w 1927 r. do przekuwania tras wąskotorowych na normalnotorowe. Do 1931 r. szerokość toru 1435 mm otrzymują połączenia: z Mysłowic przez Szopienice, Rozdzień, Zawodzie, Bogucice, katowicki Rynek, Załęże, Chorzów Batory, Świętochłowice i Piaszniki do granicy w Łagiewnikach, z chorzowskiego Rynku do Chorzowa Batorego i Świętochłowic oraz odcinek Świętochłowice – Zgoda – Wirek. W 1938 r. Śląskie Kolejki eksploatowały: 74 km tras tramwajowych, 82 osobowe wagony silnikowe i 39 doczepnych.

Również na części Śląska, znajdującej się pod administracją niemiecką, przebudowane zostały trasy wąskotorowe. Prace te są połączone z modernizacją i rozbudową sieci i trwają od 1928 r. do końca lat 30. Przy okazji powstają nowe odcinki tras: do Wójtowej Wsi, Mikulczyc i kopalni Guido. W 1938 r. działające na terenie znajdującym się pod administracją niemiecką Zakłady Komunikacyjne Górnego Śląska posiadały 38 km tras tramwajowych, 51 osobowych wagonów silnikowych i 38 doczepnych.

W okresie II wojny światowej ponownie rozpoczęto przebudowywanie tras wąskotorowych na normalnotorowe. Przekuto wówczas trasy: z katowickiego Rynku przez Dąb, chorzowski Rynek i Chorzów II do byłej granicy państwowej w Bytomiu, z Katowic do Wełnowca, z Chorzowa II przez Piaszniki, Lipiny, Chebzie i Rudę Południową do byłej granicy w Poremby oraz z Łagiewnik przez Chropaczów do Lipin.

W 1945 r. następuje faktyczne połączenie czterech działających w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym przedsiębiorstw tramwajowych, wprowadza się przymusowy zarząd państwowy i tworzy Koleję Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego. Dysponują one 202 wozami silnikowymi i 193 doczepnymi oraz trasami długości 166 km. W pierwszej kolejności przystąpiono w 1946 r. do kontynuowania

przebudowy na tor normalny tras wąskotorowych: Wełnowiec – Siemianowice, Szombierki – Godula – Chebzie – Nowy Bytom – Wirek. Ostatni wagon kończący epokę tramwajów wąskotorowych 785 mm na Górnym Śląsku zjechał 31 stycznia 1952 r. z linii Wełnowiec – Chorzów Stary – Chorzów II.

W okresie powojennym następują bardzo duże przekształcenia w sieci tramwajowej GOP. Buduje się nowe trasy, drugie tory, pętle na końcówkach i torowiska wydzielone z jezdni ulicznych. Na liniach pojawia się bardziej pojemny i szybszy tabor tramwajowy. Pierwsze wagony produkcji powojennej doczepne typu ND otrzymano już w 1948 r., a silnikowe N w 1949 r. Aby umożliwić właściwą obsługę zwiększonego taboru, ulega rozbudowie zaplecze techniczne. Jednocześnie likwiduje się ruch na trasach o złym stanie technicznym, nie licząc się przy tym czasami z potrzebami mieszkańców.

Komunikację tramwajową otrzymują: Brynów (1947 r.), Stolarzowice (1949–1950), ponownie Piekary Śląskie (1949 r.), kopalnia Milowice (1951 r.), Grodziec (1951 r.), Rokitnica z Mikulczycami (1951 r.), Makoszowy (1952 r.), Brzeziny Śląskie (1952 r.), Dańdówka i Klimontów (1952 r.), Dańdówka z Mysłowicami (1954 r.), Wojkowice i Żychcice (1957 r.), Dąbrówka Wielka (1958 r.), Porąbka (1959 r.), Kazimierz (1960 r.), oraz ponownie Ruda Południowa przez Rudę z Rudzką Kuźnicą i Bobrkiem (1958–1960). Największą likwidacją w tym okresie było usunięcie tramwajów z bytomskiego Rynku i przyległych ulic (1956 r.). W następnej dekadzie zlikwidowano połączenie z Rokitnicy do Mikulczyc (1968 r.).

Na przełomie lat 60. i 70. XX w. przebudowany został znacznie układ torów w centrum Bytomia i wybudowana nowa trasa do Stroszka (1967–1968). W latach 70. przebudowano trasę Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza, zmodernizowano układ torów w Sosnowcu i Będzinie oraz zbudowano trasę z Redenu do Huty Katowice (1976 r.) oraz z centrum Sosnowca do Zagórza (1980–1982). W tym samym okresie likwiduje się niezmierznięte trasy, zwłaszcza w rejonie Bytomia: z Karbia do Miejskiej Dąbrowy (1976–1980), z Pogody przez Rozbark i Szarlej do Piekar Śląskich (1979–1982), z Karbia przez Miechowice i Rokitnicę do Wieszowej i Stolarzowic (1983 r.). W 1986 r. zawieszono ruch w Gliwicach na miejskich odgałęzieniach do Trynka i na ul. Zygmunta Starego.

Pierwszy wagon przegubowy wprowadzono do ruchu w 1962 r. Do 1964 r. w warsztatach tramwajowych i chorzowskim Konstalu zbudowano 11 czteroosiowych wagonów przegubowych z elementów konstrukcyjnych wagonów N. W latach 1962–1967 rozpoczęto eksploatację 7 czteroosiowych wagonów silnikowych generacji 13N, a w 1964 r. sześciociosiowego przegubowca 15N. W 1967 r. pojawił się pierwszy wagon typu 102N. Dostawy przegubowców generacji 102N trwały do 1973 r. Ostatnie wagony produkcji przedwojennej wycofano z ruchu w 1972 r. W 1975 r. pojawiły się na liniach czteroosiowe wagony silnikowe typu 105N, a w 1980 r. typu 105Na. Dostawy wozów generacji 105N trwały do 1989 r. W 2001 r. otrzymano 17 sześciociosiowych przegubowców 116Nd klasy Citadis100 firmy Alstom.

W końcu 2002 r. Tramwaje Śląskie eksploatowały 207 km tras tramwajowych znajdujących się na terenie 15 miast. Mają one najwięcej w Polsce odcinków jednotorowych (90 km – 43% tras). Długość torów przedsiębiorstwa wynosiła 362 km. Ruch liniowy obsługiwały 402 wagony, w tym 350 czteroosiowych typu 105N, 35 przegubowców 102N i 17 niskopodłogowych (73% niskiej podłogi) przegubowców typu 116Nd. Ponadto do obsługi linii 38 w Bytomiu wykorzystuje się dwa dwukierunkowe wagony silnikowe typu N. Na górnośląskiej sieci tramwajowej znajduje się 5 zajezdni w: Gliwi-



Fot. 17. Przegubowiec 15N (ok. 1965 r.)

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 18. Tramwaj typu 116Nd

Fot. R. Rusak

cach, Bytomiu Stroszku, Chorzowie Batorem, Katowicach Zawodziu i Będzinie Gzichowie. Warsztaty remontowe znajdują się w Chorzowie Batorem.

<b>Liczba linii</b>	<b>31</b>
<b>Długość tras</b>	<b>207 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>362 km</b>
<b>Tabor</b>	<b>105N</b>
	<b>350 szt.</b>
	<b>102N</b>
	<b>35 szt.</b>
	<b>116Nd</b>
	<b>17 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>5</b>

## Literatura

- [1] Soida K.: *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990* (tom I - III). Katowice - Łódź 1996-2001.
- [2] Wojcieszak J.: *Dzieje komunikacji tramwajowej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*. Technika Transportu Szynowego 4/1997.
- [3] Rusak R.: *Tramwaje w Zagłębiu Dąbrowskim*. Świat kolei 10/2000, 11/2000.
- [4] Jackiewicz J.: *Odcinki jednotorowe w GOP*. Świat kolei 2/2002.
- [5] Mazur B.: *Najstarsze bilety tramwajowe na Górnym Śląsku*. Świat kolei 1/2003.

## KRAKÓW

Ruch publiczny na pierwszej wąskotorowej (900 mm) linii tramwajów konnych długości 3 km łączącej dworzec kolejowy z Rynkiem Głównym i ul. Podgóorską otwarto 1 listopada 1882 r. Do jej obsługi posiadano w 1895 r. 16 wagonów osobowych i 49 koni. W 1897 r. uruchomiono drugą linię łączącą Rynek Główny z Parkiem Krakowskim. 16 marca 1901 r. na dotychczasowe trasy tramwajów konnych wyjechały wagony napędzane silnikami elektrycznymi. W 1902 r. zbudowano następne trasy tramwajów elektrycznych: do parku dr. Jordana, z ul. Długiej przez Rynek Główny na Zwierzyniecką oraz z Rynku Głównego na ul. Starowiślną. W końcu 1912 r. długość tras tramwajowych wynosiła 10 km, do ich obsługi posiadano 30 wagonów silnikowych i 14 doczep.

17 stycznia 1913 r. przekazano do eksploatacji pierwszą trasę normalnotorową ze Zwierzyńca przez pl. Dominikański na ul. Starowiślną do mostu na Wiśle. W tym samym roku tramwaje ruszyły jeszcze na dwóch trasach normalnotorowych: od ul. Starowiślniej przez Rynek Główny do Dworca Towarowego oraz od ul. Starowiślniej przez Lubicz do ul. Topolowej. W 1917 r. zbudowano trasę z ul. Starowiślniej do Rynku Podgórskiego oraz w Zwierzyńcu do pętli Salwator.

W 1926 r. przedłużono trasę normalnotorową z Rynku Podgórskiego do Matecznego, a w 1928 r. wąskotorową na ul. Kazimierza Wielkiego. W 1934 r. powstają trasy do Cmentarza Rakowickiego i na ul. Mogiłską. Następnie zbudowano wąskotorowe przedłużenie do Cichego Kącika (1937 r.), przebudowano na normalnotorową tra-

sę do ul. Kazimierza Wielkiego (1936 r.), zbudowano normalnotorowe trasy do: Łagiewnik (1937–1938), Bronowic (1938 r.) oraz w ul. Wielickiej (1939 r.). W 1938 r. długość czynnych tras tramwajowych wynosiła 23 km (w tym 6 km wąskotorowych). W 1939 r. posiadano dla ruchu osobowego 87 wozów silnikowych (w tym 29 wąskotorowych) oraz 24 doczepy.

W 1946 r. do torów wąskich na ul. Stradomskiej i Krakowskiej dołożono 3 szynę i w ten sposób umożliwiono jednocześnie kursowanie wagonów normalnotorowych i wąskotorowych. Trasę normalnotorową z odcinka trójszynowego doprowadzono przez most na Wiśle do Podgórza. W następnych latach, w związku z uprzemysłowieniem miasta i budową dzielnicy Nowa Huta, następuje znaczna rozbudowa sieci tramwajowej. Komunikację tramwajową otrzymują: ul. Grzegorzewska (1948 r.), ul. Mogiłska (do rzeki Białuchy, 1949 r.), Borek Fałęcki (1950 r.), Nowa Huta i Centrum Administracyjne huty (1952 r.), ul. Andersa (1954 r.), Pleszów (1954–1962), Walcownia (1955 r.), ul. Klasztorna (1958 r.).

Na początku lat 50. zbudowano także obwodnicę krakowskiej starówki (1952–1953), usunięto tramwaje z Rynku Głównego, przekuto na tor normalny trasę do Cichego Kącika (1953 r.) i zlikwidowano w grudniu 1953 r. ostatnią linię wąskotorową Wolnica – Rynek Główny. Przybyły także dalsze nowe połączenia: do dworca Kraków Płaszów (1960 r.), do Prokocimia (1960–1964), w ul. Lubomirskiego (1964 r.), do Bieńczy (1964–1967), Wzgórza Krzesławickie i ul. Kocmyrzkowskiej (1968–1969). W latach 1966–1970 powstała druga trasa do Nowej Huty (al. Pokoju). W 1971 r. zbudowano trasę w ul. Ptaszyckiego, w 1974 r. do Mistrzejowic, a w 1975 r. do os. Bronowice Nowe.

W 1949 r. Kraków otrzymał pierwsze wagony produkcji powojennej typu N. W związku z intensywną rozbudową sieci tramwajowej, w następnych latach nastąpiły duże dostawy wozów typu N (do końca 1968 r. 343 szt., w tym 153 silnikowe). W tymże roku eksploatowano łącznie 401 wagonów, w tym 188 silnikowych. W latach 1969–1973 dostarczono do miasta 7 tramwajów przegubowych typu 102N i 58 typu 102Na. W 1975 r. otrzymano pierwsze wagony typu 105N, a w 1979 r. typu 105Na. W 1975 r. wycofano z ruchu liniowego tabor produkcji przedwojennej.

W latach 1975–1978 zrealizowano trasę z ul. Dietla przez Kapelankę i Brożka do Łagiewnik, w 1976 r. do os. Piastów, w 1978 r. do Nowego Bieżanowa, a w 1984 r. do os. Krowodrza Górka. Ostatnią nową trasę z ul. Wielickiej na Kurdwanów przekazano do eksploatacji w 2000 r. W 2003 r. MPK Kraków miało 83 km czynnych tras tramwajowych i 168 km torów tramwajowych na nich. Od 1984 r. trwa budowa tunelu tramwajowego pod krakowskim dworcem głównym.

Zwiększenie liczby wagonów 105Na, których dostawy trwały do 1989 r., umożliwiło wycofanie w 1988 r. z ruchu liniowego wagonów generacji N. W 1989 r. Kraków zaczął otrzymywać z Norymbergi używane czterosiowe wagony silnikowe typu T4 i doczepy B4, a w 1994 r. sześciosiowe przegubowce typu GT6. W 2001 r. wycofano z ruchu liniowego przegubowce 102N/102Na, a w 2003 r. wozy T4. W latach 1999–2000 wprowadzono do eksploatacji 14 trzyczłonowych, sześciosiowych, przegubowców NGT6 firmy Bombardier (60% niskiej podłogi). W końcu 2002 r. eksploatowano w ruchu liniowym 359 wagonów typu 105N, 40 norymberskich przegubowców GT6, 18 wagonów T4 i B4 oraz 14 NGT6. W 2003 r. przedsiębiorstwo stopniowo wprowadza do eksploatacji drugą partię 12 szt. niskopodłogowych przegubowców NGT6 firmy Bombardier. Tramwaje krakowskie mają dwie zajezdnie: Podgórze przy ul. Brożka i Nowa



Fot. 19. Tramwaj wąskotorowy (ok. 1938 r.)

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 20. Wagony 105Na (1992 r.)

Fot. MPK Kraków

Huta przy ul. Ujastek. Warsztaty remontowe mieszczą się przy ul. Brożka.

<b>Liczba linii</b>	<b>24</b>
<b>Długość tras</b>	<b>83 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>168 km</b>
<b>Tabor 105N</b>	<b>359 szt.</b>
<b>GT6</b>	<b>40 szt.</b>
<b>T4, B4</b>	<b>18</b>
<b>NGT6</b>	<b>14</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>2</b>

## Literatura

- [1] Kołodziej J.: *Wagony tramwajowe T4 i B4*. Świat kolei 1/1995.
- [2] Kołodziej J.: *120 lat komunikacji miejskiej w Krakowie*. Świat kolei 3/1995.
- [3] Kołodziej J.: *Wagony typu GT6 w Krakowie*. Świat kolei 3/1996.
- [4] Stankiewicz R.: *Krakowskie wagony tramwajowe typu SN1*. Świat kolei 3/1997.
- [5] Kołodziej J.: *Krakowskie wagony SN2 i PN2*. Świat kolei 6/1997.
- [6] Kołodziej J.: *Wagony tramwaju konnego w Krakowie*. Świat kolei 6/1998.
- [7] Kołodziej J.: *Pierwsze wagony normalnotorowe w Krakowie*. Świat kolei 5/1999.



Fot. 21. Tramwaj NGT6

Fot. J. Goździewicz

- [8] Kołodziej J.: *Niskopodłogowe wagony NGT6 w Krakowie*. Świat kolei 2/2000.
- [9] Kołodziej J.: *Krakowskie wagony typu 102N*. Świat kolei 8/2000.
- [10] Kołodziej J.: *Wagony Zeppelin w Krakowie*. Świat kolei 7/2001.
- [11] Kołodziej J.: *Krakowskie wspomnienia – tor w ulicy Szewskiej*. Świat kolei 9/2001.

## ŁÓDŹ

Uroczystość otwarcia ruchu tramwajów elektrycznych odbyła się 23 grudnia 1898 r. Przekazano wówczas do ruchu trasy: z ul. Tramwajowej przez Narutowicza do ul. Piotrkowskiej, na ul. Piotrkowskiej od Radwańskiej do pl. Wolności i dalej ul. Pomorską do Helenowa oraz Nowomiejską do pl. Kościelnego. Następnie tramwaje dotarły na ul. Piotrkowskiej do pl. Reymonta i z pl. Wolności do cmentarzy na Srebrzyńskiej. W 1900 r. ukończono trasy: z Piotrkowskiej na Kopernika i od Piotrkowskiej przez Piłsudskiego do ul. Konstytucyjnej. Długość tras tramwajowych osiągnęła w tym roku 15 km, a do ich obsługi Kolej Elektryczna Łódzka (KEŁ) miała 50 wagonów silnikowych i 54 doczepy.

W 1901 r. rozpoczęło działać drugie przedsiębiorstwo tramwajowe – Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe, które 17 stycznia tego roku otworzyło ruch na linii z pl. Reymonta do Pabianic, a dwa dni później z pl. Kościelnego do pl. Kilińskiego w Zgierzu. W 1910 r. zbudowało ono trasy z pl. Kościelnego do Aleksandrowa Łódzkiego, ze skrzyżowania ul. Legionów i Cmentarnej do Konstancynowa Łódzkiego oraz na ul. Rudzkiej do Rudy Pabianickiej. W 1912 r. długość tras tramwajów podmiejskich wynosiła 40 km.

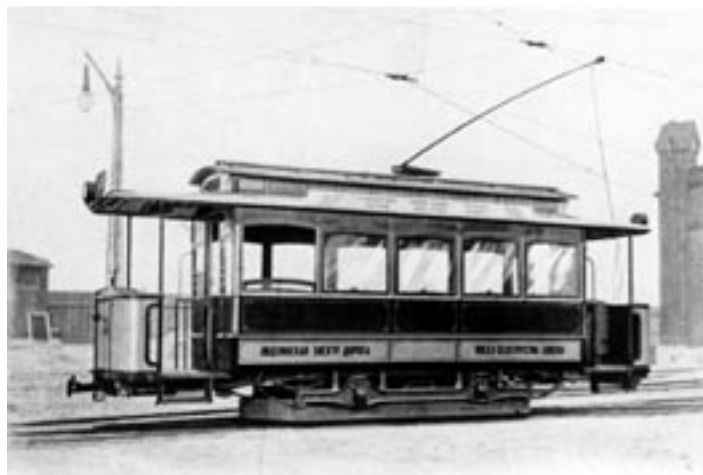
W latach 1904–1905 zbudowano trasy na ulicach: Przybyszewskiego, Kilińskiego, Gdańskiej, Żeromskiego, Radwańskiej (od Żeromskiego do Piotrkowskiej), w 1910 r. na ul. Sterlinga (od Narutowicza do Pomorskiej), a w 1913 r. do dworca Kaliskiego. W 1913 r. KEŁ miała trasy o długości 23 km, 182 wagony, w tym 105 silnikowych.

W latach 1916–1917 wybudowano podmiejskie połączenie z Rudy Pabianickiej do Rzgowa, Tuszyń i Kruszowa obsługiwane początkowo trakcją parową, a zelektryfikowane do Tuszyń w 1927 r. W 1922 r. uruchomiono ruch, także początkowo parowozami, na trasie ze Zgierza do Ozorkowa (elektryfikacja nastąpiła w 1926 r.).

W 1929 r. przedłużono podmiejską trasę z Konstancynowa do Lutomińska.

W 1924 r. ułożono tory na: ul. Rzgowskiej od pl. Reymonta do torów kolejowych, ul. Wojska Polskiego (od pl. Kościelnego) oraz ul. Łagiewnickiej (od Bałuckiego Rynku). W 1925 r. przedłużono trasy: na ul. Piłsudskiego do torów kolejowych, na ul. Srebrzyńskiej do torów kolejowych, w 1927 r. na ul. Kilińskiego, ul. Zielonej (do pl. Hallera). W latach 1928–1929 powstają dalsze odcinki śródmiejskie. Tramwaje docierają na ul. Wojska Polskiego do cmentarzy i na ul. Pomorskiej do Tamki. W latach 30. nastąpiła dalsza rozbudowa tras, przebudowano także wiele odcinków tras na dwutorowe.

W 1938 r. Kolej Elektryczna Łódzka eksploatowała 50 km tras oraz 187 wagonów, w tym 110 silnikowych. Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe miały w tym roku trasy długości



Fot. 22. Herbrand VNB 125 nr 30 (1898 r.)

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 23. Łódź, ul. Narutowicza, 805Na 1256 + 805Na 1344, linia 12 (21.07.2002 r.) Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 24. Łódź, pętla Stoki, Cityrunner 1215, linia 12; GT6 47, linia 43 bis (1.06.2003 r.) Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 25. Łódź, pętla Północna, 803N zmodernizowany 22, linia 45; 803N zmodernizowany 29, linia 46 (18.08.2002 r.) Fot. Ł. Stefańczyk

80 km oraz 2 parowozy, 52 wagony silnikowe, 70 doczepnych osobowych i 48 towarowych. Połączenie obu przedsiębiorstw nastąpiło w 1949 r.

Po II wojnie światowej powstają trasy: na ul. Narutowicza do ul. Konstytucyjnej (1946 r.), od ul. Pomorskiej do Stoków (1948 r.), na ul. Dąbrowskiego do torów kolejowych (1948 r.), na ul. Warszawskiej (1948 r.), na ul. Łagiewnickiej do Bema (1949 r.), do Nowego Żłotna (1949 r.), od Piotrkowskiej przez Żwirki i Wigury, al. Kościusz-

ki oraz Zachodnią wraz z odgałęzieniem na Ogrodowej i Północnej (1950–1951), na ul. Przybyszewskiego do Zarzewa (1951 r.), na Karolew (1952–1954), a także w al. Politechniki (1959–1961).

W 1950 r. Łódź otrzymała pierwsze wagony produkcji powojennej typu 2N. Dostawy w następnych latach wagonów generacji N umożliwiły sukcesywne wycofywanie z ruchu taboru przedwojennego. W 1970 r. nadeszło kilka wagonów przegubowych 802N, a w latach 1972–1973 20 szt. 102NaW. W latach 1973–1975 otrzymano 141 przegubowców 803N. W 1974 r. wycofano z ruchu liniowego ostatnie wagony przedwojenne. Od 1977 r. do 1990 r. trwały dostawy wagonów generacji 105N typów 105NW, 805N, 805Na i 805NS – łącznie 476 szt. W 1990 r. otrzymano z Bielefeld 8 używanych sześciosiowych przegubowców GT6. W 1991 r. przestały kursować na liniach dwuosiove wagony generacji N.

W 1960 r. usunięto tramwaje ze śródmiejskiego odcinka ul. Piotrkowskiej. W 1965 r. zbudowano trasę w ul. Gagarina, w 1970 r. w ciągu ul. Kopcińskiego – Rydza-Śmigłego, w 1975 r. do pętli Kurczaki. W tym okresie powstaje trasa w al. Włókniarzy i na Retkinę. W 1980 r. przekazano do eksploatacji przedłużenie w ul. Przybyszewskiego i Puszkina do Widzewa. W 1990 r. otwarto ruch do pętli Augustów. Lata dziewięćdziesiąte nie należały do pomyślnych dla łódzkiej komunikacji tramwajowej. W 1991 r. zlikwidowano linię podmiejską do Aleksandrowa Łódzkiego, w 1992 r. linię na Nowe Żłotno, w 1993 r. do Rzgowa. W 1996 r. wstrzymano ruch tramwajowy na ul. Rudzkiej, w 1998 r. na ul. Łagiewnickiej od Warszawskiej do Bema.

W 1993 r. nastąpił formalny podział MPK Łódź, z którego wyodrębniono trzy przedsiębiorstwa: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o. (zajmuje się komunikacją zbiorową w Łodzi), Międzygminna Komunikacja Tramwajowa Sp. z o.o. (podmiejska komunikacja tramwajowa do Pabianic, Zgierza i Ozorkowa) oraz Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o. (podmiejska linia do Konstancyna i Lutomierska).

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji miało w sierpniu 2003 r. 468 wagonów liniowych, w tym 428 typu 805Na z klasyczną aparaturą elektryczną, 25 z aparaturą elektroniczną oraz 15 wyprodukowanych w latach 2001–2002 pięcioczętonowych niskopodłogowych (100% niskiej podłogi) przegubowców Cityrunner firmy Bombardier. Miejska Komunikacja Tramwajowa dysponowała natomiast 36 przegubowcami 803N i dwoma 102NaW, z czego 14 po modernizacji, a Tramwaje Podmiejskie 15 wagonami, w tym 12 – 803N oraz 3 – GT6 z Bielefeld. MPK użytkuje 3 zajezdnie przy ulicach Telefonicznej, Kilińskiego i Pabianickiej. MKT ma jedną zajezdnię na Helenówku przy ul. Zgierskiej, a TP także jedną na Brusie przy ul. Konstancynowskiej. Warsztaty remontowe tramwajów MPK znajdują się przy ul. Tramwajowej. Trzy łódzkie przedsiębiorstwa tramwajowe eksploatują wspólnie około 152 km tras tramwajowych.

## MPK-Łódź Sp. z o.o.

<b>Liczba linii</b>	<b>15</b>
<b>Tabor</b>	<b>805N</b>
	<b>468 szt.</b>
	<b>Cityrunner</b>
	<b>15 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>3</b>

## MKT Sp. z o.o.

<b>Liczba linii</b>	<b>3</b>
<b>Tabor</b>	<b>803N</b>
	<b>36 szt.</b>
	<b>102NaW</b>
	<b>2 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>1</b>

## Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o.

<b>Liczba linii</b>	<b>2</b>
<b>Tabor</b>	<b>803N</b>
<b>GT6</b>	<b>3 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>1</b>

### Literatura

[1] Źródłak W., Dębski W., Hyży W., Igielski T., Walczak D.: *Łódzkie tramwaje 1898–1998*. Łódź 1998.

[2] Źródłak W., Wojtowicz J., Kaczyński M.: *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*. Łódź 2001.

[3] Źródłak W.: *Zarys dziejów komunikacji miejskiej w Łodzi*. Technika Transportu Szynowego 9/1997.

[4] Raczyński J.: *Tramwaj Siemens MGT6D w Łodzi*. Świat kolei 4/1996.

[5] Wojcieszak J.: *Początki tramwajów łódzkich (lata 1896–1901)*. Świat kolei 1/1997.

[6] Źródłak W.: *100-lecie łódzkich tramwajów*. Świat kolei 1/1999.

[7] Źródłak W.: *Tramwajem do Lutomska*. Świat kolei 5/2000.

[8] Źródłak W.: *Łódź – Ozorków*. Świat kolei 1/2001.

[9] Stefańczyk Ł.: *Cityrunner Łódź*. Świat kolei 6/2003.

## POZNAŃ

Ruch na pierwszej linii tramwajów konnych uruchomiono 31 lipca 1880 r. Łączyła ona dworzec kolejowy ze Starym Rynkiem. W czasie następnych dwóch miesięcy przedłużono ją na Ostrów Tumski oraz uzupełniono o linię boczną. W 1881 r. tabor składał się z 20 wagonów osobowych, w tym 4 otwartych – letnich. Do ciągnięcia ich posiadano wówczas 74 konie. W 1897 r. tramwaje konne kursowały na dwóch liniach: Dworzec – Ostrów Tumski i Jeżyce – Brama Wildecka, a długość tras wynosiła 6 km. Ruch na liniach zapewniony był 23 wagonami, w tym 10 typu letniego oraz 80 końmi.

Publiczny ruch tramwajów elektrycznych został uruchomiony 6 marca 1898 r., początkowo na trasach zlikwidowanych w tym samym dniu tramwajów konnych. W krótkim czasie uzupełniono je o nowe do Łazarza, Górczyna (1898 r.) i Garbar (1900 r.). W 1900 r. długość tras wynosiła 12 km, obsługiwały je 33 wagony silnikowe i 23 doczepy, które jeździły na 5 liniach. W następnych latach buduje się nowe trasy do odleglejszych dzielnic miasta: na ul. Grunwaldzką (1902 r.), na Śródkę (1905 r.), do fabryk na Wildzie (1906 r.) i na Sołacz (1913 r.). Powstały także nowe połączenia w Śródmieściu. W 1913 r. tramwaje obsługiwały trasy długości 22 km, kursując na 9 liniach. Linię obsługiwało 57 wagonów silnikowych i 45 doczepnych. Wszystkie były dwuosiowe, z otwartymi pomostami, większość z siedzeniami wzdłuż pudła wagonu. W 1914 r. sprowadzono pierwsze wozy silnikowe z całkowicie zamkniętymi pomostami.

W okresie międzywojennym trwa dalsza rozbudowa tras na przedmieściach. Komunikację tramwajową otrzymują: Gołęcin (1925 r.), Dębiec (1925–1937), Ogrody (1926 r.), Grunwald (1926–1936) i Winiary (1935 r.). Modernizuje się istniejące trasy i buduje drugie tory. Usuwa się tramwaje z najwęższych ulic Starego Miasta. Wprowadza się do eksploatacji wagony silnikowe o większej mocy, z zamkniętymi pomostami i siedzeniami poprzecznymi. W 1938 r. trasy długości 31 km obsługiwało 11 linii tramwajowych, na których jeździło 106 wozów silnikowych i 67 doczep.

W czasie walk o miasto w styczniu i lutym 1945 r. urządzenia techniczne tramwajów uległy poważnym zniszczeniom. Ruch na pierwszej linii udało się wznowić 4 marca 1945 r. Odbudowę większości tras zakończono w 1947 r. W tymże roku zbudowano pierwszą po II wojnie światowej, całkowicie nową trasę tramwajową na Garbary. W końcu tego roku 12 linii jeździło na trasach długości 28 km. Na stanie inwentarzowym znajdowało się 115 wagonów silnikowych i 116 doczep.

Od 1948 r. trwał proces tworzenia dwutorowych tras tramwajowych na torowiskach wydzielonych z jezdni ulicznych. Sukcesywnie dobudowywano drugie tory na istniejących trasach i pętle na koń-

cówkach. Wybudowano nowe połączenia tramwajowe do peryferyjnych dzielnic miasta: Junikowa (1949–1950), Rataj (1952 r.), Starołęki (1955–1967), Winograd (1957–1964) i Osiedla Warszawskiego (1959 r.). W latach 1970–1973 powstaje duża obwodnica tramwajowa łącząca Starołękę, Wildę, Łazarz, Grunwald z Jeżycami i Ogrodami. Buduje się trasy do nowych osiedli mieszkaniowych Winograd (1974 r.) i Rataj (1979 r.), a także nowe połączenia ze Śródmieściem. Równocześnie kasuje się tory na wąskich ulicach Śródmieścia. W 1979 r. ulega likwidacji ostatni odcinek jednotorowy. Po



Fot. 26. Linia PST, oddana do eksploatacji w 1997 r.

Fot. J. Raczyński



Fot. 27. Poznań, ul. Roosevelta, 1G 858, linia 8 (14.05.2000 r.) Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 28. Tatra RT6N1 (2002 r.)

Fot. J. Wojcieszak



Fot. 29. Przegubowiec typu N (GT8) – 2002 r.

Fot. J. Wojcieszak

przekazaniu do eksploatacji w 1985 r. torowiska przez nowe osiedla mieszkaniowe Rataj czynne trasy tramwajowe miały długość 57 km. W 1997 r. zakończono budowę pierwszej, całkowicie bezkolizyjnej trasy tramwajowej – Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do północnych dzielnic miasta: Winograd i Piątkowa. Obecnie trasy mają długość 64 km, a wszystkie tory 154,5 km. W 2003 r. pasażerowie korzystają z 16 stałych dziennych linii tramwajowych.

W 1951 r. trafiły do Poznania pierwsze dwuosiove wagony produkcji powojennej – silnikowe typu N i doczepne ND. Dostawy wagonów generacji N typów N, ND, 4N i 4ND umożliwiły stopniowe wycofywanie z eksploatacji taboru przedwojennego. W latach 1969–1970 MPK Poznań otrzymało dziewięć przegubowców zbudowanych z wozów N w warsztatach Tramwajów Warszawskich. W 1970 r. pojawiają się na ulicach miasta przegubowce typów 102N i 102Na (do 1973 r. dostarczono ich 73 szt.), w 1975 r. wagony typu 105N, a w 1980 r. typu 105Na. Od 1973 r. na liniach jeździły wyłącznie wagony wyprodukowane po II wojnie światowej. Do 1990 r. tramwaje poznańskie otrzymały 248 nowych wagonów generacji 105N. W końcu 1992 r. zakończono eksploatację w ruchu liniowym ostatnich dwuosioowych wagonów generacji N.

W latach 1991–1995 Poznań dostał z Amsterdamu 20 używanych trzyczłonowych przegubowców typów 1G i 2G, w tym dwa na

części zamienne. W 1995 r. Zakłady H. Cegielski zbudowały z dwóch wagonów 105N trzyczłonowy wagon przegubowy z obniżoną podłogą w członie środkowym. W okresie 1996–2002 przywieziono z Dusseldorfu 5 dwuczłonowych używanych przegubowców typu GT6 i 22 trzyczłonowe przegubowce typu GT8 oraz z Frankfurtu nad Menem 11 typu M (odpowiednik GT6) i 11 typu N (GT8). W latach 1997–1998 wprowadzono do eksploatacji 10 nowych czeskich niskopodłogowych wagonów przegubowych Tatra RT6N1. W końcu 2002 r. MPK Poznań eksploatowało w ruchu liniowym 317 wagonów, z tego: 8 generacji 102N, 245 generacji 105N (w tym jeden przegubowiec), 12 trzyczłonowych z Amsterdamu typów 1G i 2G, 13 niemieckich dwuczłonowych przegubowców (9 typu M i 4 – GT6), 29 niemieckich trzyczłonowych przegubowców (19 – GT8 i 10 – N) oraz 10 Tatr RT6N1. Wśród czteroosiowych wozów silnikowych generacji 105N – 14 ma aparaturę elektryczną typu 105N, 228 typu 105Na i dwa czopery firmy Kiepe.

Tabor obsługujący 4 zajezdnie tramwajowe: przy ul. Gajowej na Jeźcach (najstarsza czynna w Polsce), przy ul. Głogowskiej na Górczynie, przy ul. Madalińskiego na Wildzie oraz przy ul. Fortecznej w Starołęce. Ponadto MPK Ma warsztaty tramwajowe przy ul. Gajowej. W 2003 r. Poznań wzbogacił się o pierwsze pięcioczłonowe 6-osiove wagony generacji Combino firmy Siemens (100% niskiej podłogi). Do 2004 r. ma być ich 14. Ponadto kupiono w Dusseldorfe następną partię 10 przegubowców GT8 oraz w Amsterdamie 11 typu 3G.

<b>Liczba linii</b>	<b>16</b>
<b>Długość tras</b>	<b>64 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>154,5 km</b>
<b>Tabor</b>	<b>105N</b>
	<b>245 szt.</b>
	<b>102N</b>
	<b>8 szt.</b>
	<b>RT6N1</b>
	<b>10 szt.</b>
	<b>1G, 2G</b>
	<b>12 szt.</b>
	<b>M</b>
	<b>9 szt.</b>
	<b>GT6</b>
	<b>4 szt.</b>
	<b>GT8</b>
	<b>19 szt.</b>
	<b>N</b>
	<b>10 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>4</b>

## Literatura

- [1] Wojcieszak J.: *Szczeciniaki w Poznaniu*. Świat kolei 4/1996.
- [2] Wojcieszak J.: *Poznański Szybki Tramwaj*. Świat kolei 5/1997.
- [3] Wojcieszak J.: *Poznańska Kolej Konna 1880–1898*. Świat kolei 4/1999.
- [4] Kühl M.: *Frankfurckie GT-6*. Świat kolei 1/2000.
- [5] Wojcieszak J.: *Tramwaje z Cegielskiego*. Świat kolei 6/2000.
- [6] Dostatni K.: *10 lat „holendrów” w Poznaniu*. Świat kolei 2/2001.
- [7] Gieżyński T.: *Pięć lat wagonów GT6 i GT8 w Poznaniu*. Świat kolei 1/2002.

## SZCZECIN

Tramwaje konne pojawiły się na ulicach miasta 23 sierpnia 1879 r. Ich pierwsza linia, długości 5 km, połączyła Łękno (ul. Wojska Polskiego) przez ul. Grodzką i Staromłyńską z al. Wyzwolenia (do ul. Staszica). Później zbudowano trasy: do Gołęcina (1879 r.), na ul. Potulicką (1881 r.), do Dworca Głównego, Pomorzan i na ul. Jana z Kolna (1885 r.). W 1896 r. tramwaje konne kursowały na trasach długości 18 km. Linie te obsługiwało 39 wagonów oraz 198 koni.

4 lipca 1897 r. uruchomiono ruch tramwajów elektrycznych na pierwszej trasie z ul. Wojska Polskiego na ul. Wyszyńskiego. Do końca tego roku uległy likwidacji wszystkie linie z ruchem konnym, a ostatnią trasę byłych tramwajów konnych zelektryfikowano w 1898 r. Równocześnie z pracami elektryfikacyjnymi buduje się nowe odcinki tras, z których najdłuższy dotarł w 1897 r. do Niemierzyna. W 1904 r. zbudowano trasę do cmentarza na ul. Ku Słońcu,

w latach 1905–1909 na Łasztownię oraz ul. Gdańską, w latach 1906–1912 z Niemierzyna do Lasu Arkońskiego oraz w 1910 r. na ul. Wendy do promu na Duńczycy. Ponadto w tym okresie przybyło kilka śródmiejskich połączeń i wiele jednotorowych fragmentów tras uzupełniono o drugi tor.

W 1913 r. eksploatowano 35 km tras oraz 200 wagonów, w tym 127 silnikowych. W okresie międzywojennym zbudowano trasy: do lotniska w Dąbiu (1925–1927), do toru kolarskiego na al. Wojska Polskiego (1927 r.), do dworca Niebuszewo (1927 r.), do Krzekowa (1927–1929), do Gumieniec (1927 r.), do Gocławia (1927–1929) oraz na al. Powstańców Wlkp. W 1938 r. długość czynnych tras tramwajowych wynosiła 48 km, a do obsługi linii używano 260 wagonów, w tym 120 silnikowych.

Alianckie naloty w okresie II wojny światowej i walki o miasto w kwietniu 1945 r. spowodowały duże zniszczenia sieci tramwajowej. Mimo tego ruch na pierwszych dwóch liniach uruchomiono 12 sierpnia 1945 r. Odbudowę tras zakończono w 1950 r., z tym, że nie wznowiono ruchu na kilku śródmiejskich odcinkach oraz do lotniska w Dąbiu i do Duńczycy. W 1953 r. przedłużono trasę na ul. Żołnierską w Krzekowie, w 1955 r. na ul. Wojska Polskiego do jeziora Głębokie oraz w Gumieńcach (pętla uliczna), w 1961 r. na ul. Powstańców Wlkp. do ul. Budziszyńskiej i w 1969 r. na ul. Potulickiej. Zwiększyła się znacznie długość tras wydzielonych z jezdni ulicznych i na wszystkich końcówkach wybudowano pętle.

Pierwsze wagony polskiej produkcji powojennej typów N i ND dotarły do Szczecina w 1955 r. Dostawy w następnych latach wagonów generacji N umożliwiły rozpoczęcie wycofywania z ruchu taboru przedwojennego. W latach 1971–1972 pojawiło się na ulicach miasta 30 przegubowców 102Na. Od 1975 r. otrzymywano czterosiowe wagony silnikowe typu 105N, a od 1981 r. typu 105Na. Z linii tramwajowych ostatnie wagony przedwojenne zniknęły w 1976 r., dwadzieścia lat później, w 1996 r. ich los podzieliły ostatnie wagony generacji N.

W latach 1996–1997 sprowadzono z Düsseldorfu partię 33 używanych, dwuczłonowych, sześciosiowych przegubowców typu GT6 oraz z Düsseldorfu i Frankfurtu nad Menem 11 czterosiowych doczep do nich. W 2001 r. na szczecińskich ulicach pojawiło się 14 wagonów 105N2k z napędem czopowym. W końcu 2002 r. eksploatowano 159 klasycznych wagonów generacji 105N, 14 – 105N2k, 23 – 102Na, 16 – GT6 oraz jedną czterosiową doczepę B4. Długość tras tramwajowych MZK Szczecin wynosi 47 km, a wszystkich torów – 113 km. Wagony obsługiwane są w 3 zajezdniach: Pogodno (na ul. Wojska Polskiego), Niemierzyn i Gołębino. Tabor remontowany jest w centralnych warsztatach przy ul. Kłownica na Krzekowie.

<b>Liczba linii</b>	<b>12</b>
<b>Długość tras</b>	<b>47 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>113 km</b>
<b>Tabor 105N</b>	<b>159 szt.</b>
<b>105N2k</b>	<b>14 szt.</b>
<b>102Na</b>	<b>23 szt.</b>
<b>GT6</b>	<b>16 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>3</b>

## Literatura

- [1] Grochowiak R.: *120 lat komunikacji miejskiej w Szczecinie*. Łódź 1999.



Fot. 30. Szczecin, pętla Pomorzany, 102Na 606, linia 3; GT6 910, linia 11; 102Na 610, linia 12 (8.09.2002 r.)  
Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 31. Zmodernizowane wagony generacji N (1996 r.)  
Fot. M. Malczewski



Fot. 32. Szczecin, al. Piastów, 105N2k/S/2000 1054 + 105N2k/S/2000 1053, linia 5 (8.09.2002 r.)  
Fot. Ł. Stefańczyk

- [2] Grochowiak R.: *Wagony z Düsseldorfu w Szczecinie*. Świat kolei 2/1997.  
[3] Grochowiak R.: *Tramwaje w Szczecinie*. Świat kolei 4/1998.  
[4] Grochowiak R.: *120 lat komunikacji miejskiej w Szczecinie*. Świat kolei 5/1999.  
[5] Grochowiak R.: *Tramwaj w szczecińskim porcie*. Świat kolei 7/2002.

## TORUŃ

Linie tramwajów konnych, długości 4 km, łączącą dworzec Toruń Miasto z Rynkiem Staromiejskim oraz Bydgoskim Przedmieściem otwarto 16 maja 1891 r. W 1898 r. linię tę obsługiwało 15 wagonów konnych. 1 lutego 1899 r. konie na tej linii zostały zastąpione przez wagony napędzane silnikami elektrycznymi. W 1899 r. zbudowano jeszcze drugą trasę tramwajów elektrycznych z Rynku Staromiejskiego do przedmieścia Mokre (ul. Kościuszki), a w 1907 r. trzecią – do przedmieścia Chełmińskiego. W 1913 r. długość tras tramwajowych wynosiła 9 km, a do obsługi linii posiadano 24 wagony, w tym 15 silnikowych.

W 1917 r. ukończono budowę przedłużenia na przedmieściu Mokre do dworca Toruń Wschodni. W okresie międzywojennym

zrealizowano wiele nowych odcinków torów: z pl. Rapackiego do dworca Toruń Główny (1933 r.), od dworca Toruń Miasto do Jakubskiego Przedmieścia (1935 r.), z pl. Rapackiego na Wały Sikorskiego (1936 r.). W 1938 r. eksploatowano 14 km tras, 45 wagonów, w tym 19 silnikowych. Po wysadzeniu mostu na Wiśle, miasto straciło w 1939 r. połączenie tramwajowe z dworcem Toruń Główny.

W czasie walk o miasto w 1945 r. urządzenia tramwajów nie uległy poważnym zniszczeniom. Do końca tego roku odbudowano przedwojenne trasy, z wyjątkiem odcinka przez zniszczony most na Wiśle. Ruch tramwajowy do dworca Toruń Główny wznowiono przez odbudowany most w 1950 r. W 1955 r. przedłużono trasę do Dworca Toruń Północ, w 1956 r. na Jakubskim Przedmieściu, w 1958 r. do os. Wrzosey. W 1955 r. otrzymano pierwsze wagony silnikowe typu 2N. Dostawy dalszych wagonów generacji N poprawiły stan taboru, a dostawa w 1974 r. 10 przegubowców 803N umożliwiła wycofanie w 1975 r. ostatnich wagonów produkcji przedwojennej.

W latach 1968–1970 zbudowano omijającą Stare Miasto trasę na ul. Szumana i zlikwidowano ruch tramwajowy przez Rynek Staromiejski. W latach 1971–1972 powstało połączenie do Merinotexu, a w latach 1973–1974 z Jakubskiego przez ul. Wschodnią do zakładów Elana. Równocześnie w tym okresie zlikwidowano połączenie do Wrzosów. W latach 1980–1981 zakończono modernizację trasy do dworca Toruń Wschodni i połączono ją z torowiskiem przy ul. Wschodniej. W 1981 r. tramwaje dotarły do os. Bożena w Rubinkowie, a w 1986 r. do ul. Olimpijskiej. W połowie lat 80. powstała trasa z ul. Broniewskiego na ul. Odrodzenia. W 1984 r. zlikwidowano ruch tramwajowy przez most na Wiśle do dworca Toruń Główny, a na początku lat 90. do dworca Toruń Północ.

W latach 1980–1990 otrzymano 61 czteroosiowych wagonów typu 805Na. W 1991 r. wycofano z ruchu liniowego ostatnie wagony dwuosiove generacji N, a w 1996 r. przegubowce 803N. W chwili obecnej w eksploatacji są wyłącznie wagony 805Na, których na stanie inwentarzowym końcu 2002 r. było 55 szt. Długość czynnych tras tramwajowych MKK Toruń wynosiła wówczas 22 km, a długość wszystkich torów 46 km. Przedsiębiorstwo ma jedną małą zajezdnię przy ul. Sienkiewicza na Bydgoskim Przedmieściu.



Fot. 33. Wagon silnikowy z początku XX w.

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 34. Wagon 803N (1994 r.)

Fot. M. Malczewski

<b>Liczba linii</b>	<b>4</b>
<b>Długość tras</b>	<b>22 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>46 km</b>
<b>Tabor 805Na</b>	<b>55 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>1</b>

## WARSZAWA

Powstanie pierwszej w Polsce linii tramwaju konnego związane było ściśle z rozwojem kolei żelaznej. Zbudowano ją do przewozu pasażerów i ładunków między warszawskimi dworcami kolejowymi: Warszawsko-Wiedeńskim (w jego miejscu znajduje się obecnie przystanek Śródmieście), Petersburskim (ob. Wileński) i Terespolskim (ob. Wschodni). Uruchomienie ruchu nastąpiło 11 grudnia 1866 r. Długość trasy, wraz z odgałęzieniami, wynosiła 6 km. Tabor składał się z 4 wagonów osobowych i wielu towarowych.

Znaczenie tej kolei ulicznej zmniejszyło się po otwarciu w 1875 r. warszawskiej kolei obwodowej. Mimo tego wozila ona mieszkańców miasta do 1881 r. W 1880 r. rozpoczęto przygotowania do budowy nowej sieci tramwajowej, która zastąpiła pierwszy tramwaj konny, zwany kolejowym. Jej pierwszą trasę z Muranowa przez Stare Mia-

sto, Nowy Świat i Al. Ujazdowskie do ul. Bagatela przekazano do eksploatacji 18 października 1881 r. Do 1883 r. zbudowano trasy na ul. Wolską (do Młynarskiej), Towarową, Powązkowską, przez Marszałkowską do dworca Gdańskiego, kilka odcinków śródmiejskich oraz przebudowano tory zlikwidowanego tramwaju kolejowego.

Warszawskie tramwaje konne rozpoczęto elektryfikować dopiero w 1905 r. W 1907 r. ich trasy miały długość 37 km. Ruch obsługiwało 304 wagony i 817 koni. 26 marca 1908 r. uruchomiono pierwszą linię tramwajów elektrycznych z pl. Krasińskich na Mokotów. Elektryfikację całej sieci tramwajowej zakończono w sierpniu tego roku. Z ruchem konnym pozostała do 1916 r. jedna trasa na Woli – od ul. Młynarskiej do cmentarza Prawosławnego. W 1913 r. tramwa-

je elektryczne miały trasy długości 35 km, 201 wagonów silnikowych i 61 doczepnych.

W związku z powiększeniem obszaru miasta, w latach 20. następuje intensywna rozbudowa tras na przedmieściach. Tramwaje elektryczne docierają do: Marymontu (1924 r.), Woli (1920–1925), Ochoty i Okęcia (1921–1923), Mokotowa i Wierzbna (1920–1924), Czerniakowa i Sadyby (1922–1927), Grochowa i Gocławka (1925 r.), ul. Radzywińskiej (1921 r.), ul. Kawęczyńskiej (1925 r.), ul. Rakowieckiej (1927 r.), Ulrychowa (1928–1929) oraz Nowego Bródna i Pelcowizny (1923–1924).

Z budową torowiska na Pelcowiznę związane było funkcjonowanie od 6 grudnia 1923 r. do 1924 r. tramwaju z napędem spalinywym. Faktycznie były to dwa połączone ze sobą tyłami autobusy, którym koła z oponami gumowymi zastąpiono kołami metalowymi, usztywniając przy tym przednie osie i wstawiono je na tory tramwajowe. Woziły one pasażerów do czasu elektryfikacji trasy.

W 1925 r. uruchomiono komunikację tramwajową przez most Poniatowskiego. Równocześnie w tym okresie w Śródmieściu powstało wiele połączeń torowych usprawniających znacznie ruch tramwajowy. Zlikwidowano natomiast trasy na największych ulicach. W latach 30. wydłużono trasy do: Bielana (1933–1937), Powązek (1930–1938), Koła i Boernerowa (1931–1933), Wyścigów (1936–1938), Wilanowa (1937 r.) oraz ul. św. Wincentego (1933 r.). W 1938 r. eksploatowano 118 km tras oraz 710 wagonów, w tym 398 silnikowych. Było to wówczas największe przedsiębiorstwo tramwajowe w Polsce.

Okres II wojny światowej odbił się niekorzystnie na warszawskich tramwajach. Ich urządzenia uległy znacznym zniszczeniom podczas działań wojennych i na skutek rabunkowej gospodarki. Ruch tramwajowy, wstrzymany 1 sierpnia 1944 r. w związku z powstaniem warszawskim, został po wyzwoleniu wznowiony na pierwszej odbudowanej trasie 20 czerwca 1945 r. W trakcie odbudowy podjęto decyzję o zmianie szerokości torów z 1525 mm na 1435 mm oraz o znacznej modernizacji układu tras. Do 1946 r. odbudowano na Pradze, jeszcze jako szerokotorowe, wszystkie przedwojenne trasy, z wyjątkiem połączeń z lewym brzegiem Wisły w związku ze zniszczeniem mostów.

Ruch na pierwszych odbudowanych trasach w Warszawie lewo-brzeżnej wznowiono 15 września 1945 r. Pierwszą trasę normalnotorową przekazano do eksploatacji na Mokotowie 15 stycznia 1946 r. W 1946 r. otwarto most Poniatowskiego, na którym ułożono tory normalnej szerokości. Komunikacja tramwajowa połączyła wówczas oba brzegi Wisły. Ostatnią linię szerokotorową zlikwidowano 10 czerwca 1950 r., a ostatnią trasę szerokotorową przekuto na tor normalny w październiku tego roku.

W ramach tworzenia nowego układu komunikacyjnego Warszawy w 1947 r. zbudowano nowy odcinek torów w ul. Marszałkowskiej przez Ogród Saski i dalej w kierunku Żoliborza, a w 1949 r. zbudowano trasę W-Z z mostem Śląsko-Dąbrowskim. Jednocześnie nie odbudowano wielu połączeń na wąskich ulicach śródmiejskich, a niektóre odbudowane – zlikwidowano. W 1950 r. czynnych było 76 km tras tramwajowych, eksploatowano 225 wagonów silnikowych i 216 doczepnych. W 1949 r. otrzymano pierwsze wagony produkcji powojennej typów N i ND. W 1950 r. eksploatowano 39 wagonów silnikowych i 65 doczepnych powojennych generacji N.

W latach 50. i 60. odbudowywano nadal przedwojenne trasy oraz tworzone nowe połączenia. Tramwaje kursują: ul. Marywilską do Żerania Wschodniego (1952 r.), do FSO (1953 r.), do Młocin (1953 r.), ul. Woronicza do Służewca Przemysłowego (1955–1961),



Fot. 35. Wagon silnikowy typu A (1908 r.)

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 36. Warszawa, ul. Marszałkowska, 116Na/1 3011, linia 4 (26.07.2002 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 37. Warszawa – wagony typu 105N2k

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 38. Pętla Wola

Fot. J. Goździewicz



Fot. 39. Tramwaje typu 13N, produkowane w latach 60., to obecnie najstarsze tramwaje w Warszawie Fot. J. Goździewicz

przez ul. Gagarina do Wilanowa (1957 r.), trasą N-S z Marymontu do ul. Rakowieckiej (1956–1959), trasą Starzyńskiego przez most Gdański (1959–1960), na ul. Mickiewicza do Potockiej (1961 r.), z ul. Marymonckiej do Huty Warszawa (1961 r.), w ul. Prostej i Kasprzaka (1964 r.), z ul. Rakowieckiej przez Wołoską do Woronicza (1967 r.) oraz w ul. Broniewskiego do os. Piaski (1968 r.).

Do 1968 r. likwidowano nieliczne trasy, głównie w związku z wprowadzaniem nowej organizacji ruchu i uruchamianiem nowych tras. Od tego roku zauważalna jest polityka pozbywania się tramwajów z ulic miasta. Decydenci nie uwzględniali przy tym niekorzystnych skutków takiej polityki dla funkcjonowania komunikacji miejskiej i życia mieszkańców. Tramwaje przestały kursować: na ul. Radzywińskiej (1968 r.), ul. Żelaznej (1968 r.), ul. św. Wincentego (1969 r.), na Powązki (1971 r.), do Młocin (1973 r.), do Wilanowa (1973 r.) oraz ul. Kasprzaka od Skierniewickiej do Wolskiej (1990 r.).

Jednak mimo takiej polityki czasami zwyciężała koncepcja dalszego rozwoju komunikacji tramwajowej. W 1971 r. przełożono trasę do Żerania Wschodniego z ul. Wysockiego i Marywilskiej na ul. Rembielińską i Annapol. W 1977 r. zbudowano trasę z os. Piaski do Huty Warszawa, w 1992 r. od cmentarza Wolskiego do os. Jelonki, a w 1997 r. z Koła do os. Nowe Bemowo. W 2002 r. eksploatowano 122 km tras tramwajowych i 274 km torów.

Dostawy nowych wagonów generacji N trwały do 1961 r. W związku ze znaczną rozbudową sieci i zwiększeniem ruchu wyłączono z eksploatacji w tym okresie tylko najstarsze wagony przedwojenne. W styczniu 1956 r. nadeszły dwa czeskie czteroosiowe

wagony silnikowe Tatra T1. Od 1959 r. otrzymywano polskie czteroosiowe wagony silnikowe typu 13N. W 1964 r. dostawy taboru 13N zwiększyły się i w związku z tym rozpoczęto przekazywać wagony generacji N do innych miast. W latach 1962–1963 z wagonów silnikowych N i doczepnych ND zbudowano 11 trzyczłonowych przegubowców, z których – w latach 1969–1970 – przekazano 9 do Poznania. W 1969 r. przekazano do innych miast ostatnie wagony generacji N. Tabor składał się wówczas z 834 wagonów typu 13N, niewielkiej partii wagonów przedwojennych (71 szt.) oraz kilku przegubowców przekazanych następnie do Poznania. W 1975 r. skasowano ostatnie liniowe wozy przedwojenne.

W latach 1975–1976 otrzymano 100 wagonów typu 105N. Od 1984 r. do 1997 r. trwały dostawy taboru typu 105Na i pochodnego tego typu. W latach 1995–2001 otrzymano 126 wagonów typów 105N1K, 105N2K i 105N2K/2000. W 1995 r. otrzymano jeden dwuczłonowy niskopodłogowy przegubowiec typu 112N, a w latach 1998–2000 29 trzyczłonowych niskopodłogowych przegubowców 116N i 116Na. Pod koniec 2002 r. Tramwaje Warszawskie miały do ruchu liniowego 860 wagonów, w tym: 247 typu 13N, 451 typu 105Na i pochodnych tego typu z klasyczną aparaturą elektryczną, 132 generacji 105N z aparaturą elektroniczną (w tym 124 – 105N2k), jeden 112N i 29 116N/116Na. Wagonów stacjonują w 4 zajezdniach: Wola przy ul. Młynarskiej, Praga przy ul. Żąbkowskiej, Mokotów przy ul. Woronicza i Żoliborz przy ul. Pstrowskiego. Warsztaty remontowe znajdują się przy ul. Młynarskiej.

<b>Liczba linii</b>	<b>31</b>
<b>Długość tras</b>	<b>122 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>274 km</b>
<b>Tabor</b>	<b>13N</b>
	<b>105Na</b>
	<b>105N</b>
	<b>105N2k</b>
	<b>112N</b>
	<b>116N/116Na</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>4</b>

## Literatura

- [1] Walczak D.: *Tramwaje w Warszawie 1866–1881–1908–1998...* Technika Transportu Szynowego 3/1998.
- [2] Pokropiński B.: *Wagony tramwajów elektrycznych w Warszawie*. Świat kolei 2/1998; *Wozy silnikowe produkcji przedwojennej*. Świat kolei 3/1998; *Wozy doczepne produkcji przedwojennej*. Świat kolei 4/1998.
- [3] Karoński F.: *Tramwajem przez Warszawę inaczej*. Świat kolei 10/2001.
- [4] Lipnik K.: *Bulwy w Warszawie*. Świat kolei 6/2002.
- [5] Karoński F.: „B” jak Babice, Boernerowo, Bemowo... Świat kolei 10/2002.
- [6] Lipnik K.: *Nie igrzaj z tramwajem...* Świat kolei 2/2003.

## WROCLAW

Pierwsza linia tramwajów konnych na trasie ze Starego Miasta do ZOO została przekazana do użytku 10 lipca 1877 r. Linię tą następnie przedłużono przez Rynek do placu Strzegomskiego oraz uzupełniono o drugą linię z Krzyków przez Rynek do Dworca Nadodrże. W 1878 r. wybudowano połączenie na ul. Traugutta, w 1884 r. do Dworca Głównego, w 1885 r. linię okólną. W 1890 r. sieć tramwajów konnych obejmowała 5 linii kursujących na trasach długości 27 km,

a tabor składał się z 80 wagonów, do których ciągnięcia posiadano 302 konie.

W 1892 r. powstaje drugie wrocławskie przedsiębiorstwo tramwajowe, które jako pierwsze na ziemiach polskich uruchamia w 1893 r. tramwaje elektryczne. Ruszają one 14 czerwca tego roku na trasie z Grabiszyna przez pl. Legionów, ul. Kościuszki, Pułaskiego i Na Grobli do Rakowca. Miesiąc później otwarto połączenie z pl.

Legionów przez pl. Solny, most Piaskowy, pl. Bema i ul. Sienkiewicza do Szczytnik. W 1898 r. powstały jeszcze dwie trasy tramwajów elektrycznych drugiego przedsiębiorstwa: z pl. Bema na ul. Jedności Narodowej oraz z ul. Kościuszki na Krakowską.

Konkurencja tramwajów elektrycznych przyczynia się do spadku zainteresowania pasażerów tramwajami konnymi. Sytuacja ta skłoniła pierwsze wrocławskie przedsiębiorstwo tramwajowe do elektryfikacji w 1901 r. swych tras. Niez elektryfikowaną pozostała jedynie trasa na ul. Parkowej, na której utrzymywany był do 1906 r. ruch konny. Przedsiębiorstwo to ponadto zbudowało w 1902 r. trasę z Dworca Głównego przez ul. Glinianą do ul. Kamiennej oraz w latach 1902–1903 do cmentarza Osobowickiego. Do 1952 r. trasa do cmentarza Osobowickiego miała na ul. Reymonta i moście Osobowickim wspólne, trzyszynowe torowisko z wąskotorową kolejką do Trzebnicy.

Ponieważ komercyjna polityka komunikacyjna dwóch istniejących pod koniec XIX w. we Wrocławiu przedsiębiorstw tramwajowych nie zawsze odpowiadała władzom miejskim, postanowiły one w 1900 r. prowadzić rozbudowę sieci tramwajowej na własny rachunek i utworzyły własne przedsiębiorstwo Tramwaje Miejskie. W 1902 r. uruchomiło ono ruch na pierwszych dwóch liniach: Ślężna – Dworzec Nadodrze i Park Południowy – Dworzec Nadodrze, korzystając częściowo z torów pozostałych przewoźników.

W końcu 1903 r. trasy tramwajowe trzech wrocławskich przewoźników miały łącznie długość 53 km. Najpotężniejsze było najstarsze przedsiębiorstwo, które miało 30 km tras dla ruchu elektrycznego i 1 km konnych, 150 wagonów silnikowych, 181 doczepnych oraz 9 konnych. Przedsiębiorstwo, które jako pierwsze wprowadziło tramwaje elektryczne, miało w tymże roku 17 km tras, 85 wagonów silnikowych i 135 doczepnych. Natomiast Tramwaje Miejskie były właścicielem 5 km tras, 47 wagonów silnikowych i 60 doczepnych.

Od 1904 r. nowe trasy budują tylko Tramwaje Miejskie. Przybywa wiele odcinków torów: na Starym Mieście, w Śródmieściu oraz na przedmieściach. Tramwaje docierają: na ul. Ślężną do Wiśniowej (1904 r.), do Osobowic (1906 r.), na ul. Gajowicką (1908–1914), na Rynek Szczepiński (1911 r.), na ul. Wróblewskiego do Tramwajowej (1913 r.), na ul. Mickiewicza (1913–1922) oraz do ul. Tarnogajskiej (1922 r.). W 1911 r. Tramwaje Miejskie przejmują majątek pierwszego przedsiębiorstwa tramwajowego, a w 1924 r. drugiego. Od tego czasu w mieście działa jedno komunalne przedsiębiorstwo tramwajowe.

Okres międzywojenny to czas modernizacji i likwidacji dublujących się tras tramwajowych zbudowanych często na sąsiednich, wąskich śródmiejskich ulicach. Zmniejszaniu długości eksploatowanych torów w centrum towarzyszyło uruchamianie nowych połączeń na przedmieściach. Komunikację tramwajową otrzymują: Kuźniki (1926 r.), Sępólno (1926–1928), Zalesie (1927 r.), Karlówice (1930 r.), Biskupin (1930 r.), Tarnogaj (1930 r.) i al. Kromera (1930 r.). W 1939 r. eksploatowano 78 km tras, a tabor tramwajowy składał się z 315 osobowych wagonów silnikowych i 497 doczepnych.

Tragiczne losy miasta w 1945 r. podzieliła także komunikacja tramwajowa. Miasto zamienione w twierdzę podczas walk uległo dużym zniszczeniom. Po wyzwoleniu rozpoczęła się trwająca wiele lat mozolna odbudowa urządzeń tramwajów. Do końca 1945 r. odbudowano 14 km tras tramwajowych, 53 wagony silnikowe i 31 doczep. Tramwaje kursowały do Biskupina, Dworca Nadodrze, Karlówic, Dworca Głównego i pl. Strzegomskiego. W 1946 r. odbudowano trasy do Pilczyc (Kuźnik), cmentarza Grabiszyńskiego, na ul. Krakowską,



Fot. 40. Wagon silnikowy typu Nowa Berolina (1900 r.)

Ze zb. J. Wojcieszaka



Fot. 41. Most Młyński

Fot. J. Goździewicz



Fot. 42. Wagony typu 102N

Fot. J. Raczyński

al. Kromera, na Krzyki, do Sępólna i Kowal. W 1948 r. tramwaje kursują z powrotem ul. Hallera, Ślężną i pojawiają się w Tarnogaju.

Mimo nieodbudowania wielu połączeń śródmiejskich w najbardziej zniszczonych rejonach miasta przystępuje się do budowy nowych tras na przedmieściach: do Pafawagu (1948 r.), Leśnicy (1949 r.), Oporowa (1950 r.), Kleciny (1950 r.), Księży Małych (1950 r.), Gaju (1951 r.). W 1956 r. do Wrocławia trafiły pierwsze wagony silnikowe i doczepy produkcji powojennej typów N oraz ND. Dalsze dostawy wozów generacji N umożliwiły rozpoczęcie wy-

cofywania wagonów produkcji przedwojennej. Jeszcze w latach 60. odbudowywuje się trasy zniszczone w 1945 r., równocześnie modernizując istniejące połączenia. W 1961 r. zbudowano tory na nowym odcinku ul. Piłsudskiego, w 1963 r. zmieniono przebieg linii do Pafawagu, w 1967 r. połączono tory na ul. Hallera z torami na Grabszyńskiej, w 1971 r. przedłużono trasę w ul. Ślężnej do Parku Południowego.

Największym przedsięwzięciem lat 70. była budowa trasy W-Z i usunięcie tramwajów z wrocławskiego Rynku (1978 r.). W 1983 r. zbudowano trasę na ul. Żmigrodzkiej do Wrozamet, w 1993 r. na ul. Bałtyckiej. Oprócz budowy nowych połączeń modernizuje się istniejące, budując torowiska wydzielone z jezdni ulicznych oraz węzły komunikacyjne zapewniające bardziej płynny ruch tramwajów. Obecnie MPK Wrocław eksploatuje 84 km tras tramwajowych oraz 198 km torów.

W 1969 r. nadeszły pierwsze przegubowce typu 102N. Do 1973 r. otrzymano łącznie 104 sześciokoślawe przegubowce typów 102N, 102Na i 102Nd. Od 1975 r. po Wrocławiu jeździły wagony typu 105N, a od 1979 r. typu 105Na. W końcu 2000 r. na stanie taboru liniowego było 405 wagonów tramwajowych, w tym 61 przegubowców generacji 102N oraz 345 wagonów typu 105N. Wagony stacjonują w 4 zajezdniach przy ulicach: Ślężnej, Słowiańskiej, Powstańców Śląskich i Wróblewskiego. Warsztaty tramwajowe, w których gospodaruje firma PROTRAM, znajdują się przy ul. Legnickiej.

<b>Liczba linii</b>	<b>26</b>
<b>Długość tras</b>	<b>84 km</b>
<b>Długość torów</b>	<b>198 km</b>
<b>Tabor 105N</b>	<b>345 szt.</b>
<b>102N</b>	<b>61 szt.</b>
<b>Liczba zajezdni</b>	<b>4</b>

## Literatura

- [1] Wojcieszak J.: *Odbudowa komunikacji tramwajowej we Wrocławiu w latach 1945–1948*. Świat kolei 2/1995.
- [2] Jerczyński M.: *Wrocławskie wagony tramwajowe typu Standart*. Świat kolei 6/2001.
- [3] Jerczyński M.: *Wrocławskie rezerwy*. Świat kolei 9/2002.

## Literatura na temat zlikwidowanych przedsiębiorstw tramwajowych

### Białystok

Hubisz R.: *Kresowe tramwaje*. Świat kolei 1/1998.

### Bielsko-Biała

Adamski P., Wojcieszak J.: *Kolej elektryczna Bielsko-Las Cygański*. Świat kolei 4/1995.

### Cieszyn

Wojcieszak J.: *Tramwajem przez granicę*. Świat kolei 3/2001.

### Gubin

Korcz P.: *Tramwaje w Gubinie*. Świat kolei 9/2001.

### Jelenia Góra

Podobiński J.: *Tramwaje w Jeleniej Górze*. Świat kolei 1/1996.

Magoń H.: *Tramwaje w Jeleniej Górze*. Świat kolei 5/1998.

Adamski P., Wojcieszak J.: *Początki tramwajów jeleniogórskich*. Świat kolei 3/2000.

### Kostrzyn nad Odrą

Grochowiak R.: *Tramwaje nad Odrą – Kostrzyn*. Świat kolei 3/1999.

### Stubice

Grochowiak R.: *Tramwaje nad Odrą – Stubice*. Świat kolei 2/1999.

### Stupsk

Sito A.: *Stupskie tramwaje*. Świat kolei 11/2001.

### Tarnów

Wojcieszak J.: *Zapomniane tramwaje tarnowskie*. Świat kolei 3/2002.

### Wałbrzych

Podobiński J., Wojcieszak J.: *Dzieje komunikacji tramwajowej i trolejbusowej w Wałbrzychu*. Świat kolei 2/1996.

### Zgorzelec

Grochowiak R.: *Tramwajem do Zgorzelca*. Świat kolei 5/2002.

Wojcieszak J.: *120 lat tramwajów zgorzeleckich*. Świat kolei 12/2002

➤ *Dokończenie ze s. 30*

## Literatura

- [1] Rasemann A., Zimmer C.: *City-Bahn Chemnitz: Von der Idee zur Realität*. DER NAHVERKEHR 10/2002.
- [2] Robert J.: *Histoire des Transports des Villes de France*. 1974. S. 392ff.
- [3] Blondeau G.: *Le Mongy, Tramway du Nord*. 1995. ISBN 2-906984-20-5.
- [4] Prévost G.: *Straßenbahnwagen in Aluminium-Profilbauweise für Nantes*. Aluminium-Schienenfahrzeuge. 1982. ISBN 3-7771-0241-5.
- [5] *Espagno, Le TAG, une réalisation exemplaire*. Chemins de Fer 1/1998.
- [6] Hondius H.: *System-Straßenbahn Citadis*. DER NAHVERKEHR 10/1999.
- [7] Deutsch V. et al.: *Straßenbündige Stromzuführung*. DER NAHVERKEHR 3/2001.

[8] Barberin M.: *Bordeaux: Le tramway remodèle la ville etc*. La Vie du Rail 12.09.2001.

[9] Koch R., Müller H.: *Conino Duo – die Zwei-System-Straßenbahn*. DER NAHVERKEHR 6/2002.

Na podstawie  
Entwicklung der Nieder- und Mittelflur-Straßen- und Stadtbahnen  
Stadtverkehr 1/2003  
Tłum. A. Ratecki