

## TRAMWAJE

### KOMUNIKACJA TRAMWAJOWA W SOPOCIE

Początki komunikacji miejskiej na terenie Gdańska i Sopotu sięgają pierwszych lat II połowy XIX wieku. Wtedy to wioska Sopot została związana ze swym południowym sąsiadem stałą komunikacją konną. Na trasie z Gdańska do Sopotu kursowała żurnaleria, rodzaj omnibusu konnego, która miała swój początkowy przystanek w centrum wioski, tj. w rejonie dzisiejszego Placu Konstytucji 3-go Maja. W 1870 roku do Sopotu dotarła kolej. Zdominowała ona całkowicie ruch pasażerski, wprowadzając pociągi lokalne Gdańsk - Sopot - Gdańsk. Ze względu na duży ruch osobowy do roku 1900 na trasie tej kursowały wagony piętrowe. W latach osiemdziesiątych XIX wieku pojawił się tramwaj, stając się czymś w rodzaju prekursora komunikacji miejskiej w Sopocie.

Pierwszy sopocki tramwaj uruchomiony został 1 maja 1884 roku. Był to tramwaj konny o rozstawie toru 800 mm. Jego 2-kilometrowa trasa zaczynała się u zbiegu dzisiejszej ulicy 23 Marca oraz Alei Niepodległości i prowadziła wzdłuż ulicy 23 Marca do skraju lasu, w kierunku skrzyżowania leśnego Wielka Gwiazda. Przy tym skrzyżowaniu była czynna restauracja. Dowożenie do niej gości stanowiło główne zadanie tramwaju. Mankamentem jego natomiast było znaczne oddalenie od dworca kolejowego początkowego przystanku. Ponieważ kolej w końcu XIX wieku była głównym przewoźnikiem dowożącym kuracjuszy i turystów do Sopotu, lokalizacja w/w przystanku była przyczyną małego zainteresowania nim przez potencjalnych pasażerów i powodowała finansowy deficyt. Był to tramwaj prywatny. Jego właściciel, pan Karpiński, aby umożliwić dalszą jego eksploatację, zachęcał władze gminy do zawiązania spółki, a także przedłużenia tramwajowej trasy do dzisiejszej ulicy 1 Maja, jednak władze gminne uznając, że tramwaj ten nawet po przedłużeniu trasy będzie dalej deficytowy, nie wykazały zainteresowania propozycją. Gdy na przełomie wieków XIX i XX znaczenie Sopotu wzrosło, a także przyznane mu zostały prawa miejskie, pojawiły się różne firmy skłonne do inwestowania w nowo utworzonym mieście. Właścicielowi tramwaju udało się zainteresować nim przedsiębiorstwo Leipziger Elektrizitätunternehmen Reitz and CO z Lipska, które zamierzało przystąpić do spółki i zelektryfikować trasę tramwaju. Jednak po analizie kosztów i ewentualnych zysków oraz braku zgody władz na przedłużenie trasy odstąpiło od tego projektu. Ta decyzja była równocześnie wyrokiem dla pierwszego sopockiego tramwaju. Niedługo po jej podjęciu został zlikwidowany, dzisiaj w terenie nie pozostał po nim żaden ślad. Została tylko fotografia okolic obecnego osiedla Przylesie, na której słabo widoczny jest jego tor oraz oznaczenie jego trasy na starych mapach.

Po I wojnie światowej Sopot był już atrakcyjnym kurortem o znaczeniu światowym. Wówczas z inicjatywą połączenia linią tramwajową Gdańska, poprzez Oliwę, z Sopotem wystąpiło kierownictwo tramwajów gdańskich. Rozmowy trwały 10

lat. Poczyniono wstępne prace przy jej budowie, wybudowano nową zajezdnię nazwaną „Am Friedenschluss” (dzisiejsza zajezdźnia Gdańsk-Wrzeszcz), która miała obsługiwać linie wychodzące z gdańskich dzielnic Wrzeszcz, Oliwa oraz trasę do Sopotu. Zajezdnię tę uruchomiono 1 stycznia 1926 r., lecz nie obsługiwała ona linii do Sopotu, ponieważ rozmowy, przy braku zgody władz miasta, zostały zerwane i linia ta nie została ostatecznie wybudowana. Do idei tramwajowego połączenia Gdańska z Sopotem powrócono w 1945 roku, po wyzwoleniu miasta. Do szybkiego działania zmuszały warunki gospodarczo-socjalne. Sopot został zniszczony w małym stopniu, w przeciwieństwie do Gdańska, gdzie zniszczenia były ogromne. Z tego powodu w Sopocie w pierwszych latach powojennych ulokowano część urzędów wojewódzkich, pełnił też on rolę głównego zaplecza mieszkaniowego. Konieczne stało się zapewnienie komunikacji o dużej przepustowości między obydwoma miastami. Do tego celu wybrano tramwaj.

Wzdłuż szosy do Oliwy, w miejscu rezerwy pod jej rozbudowę, ułożono równoległe dwutorową linię tramwajową. Linia odchodziła od trasy tramwajowej z Oliwy do Jelitkowa na wysokości ul. Pomorskiej i kończyła się pętlą w Sopocie, przy ulicy Reja. Pętla ta graniczyła z pętlą trolejbusową i była połączona z nią schodami, co wynikało z konfiguracji terenu w tym miejscu. Na nowo wybudowanym odcinku ustalono dwa przystanki, przy ul. Czyżewskiego oraz przy AWF-ie. Pierwszy tramwaj z Gdańska przyjechał do Sopotu 10.XI.46 r. Linia oznaczona nr 7 („siódemka”), została uruchomiona. Do połowy lat pięćdziesiątych tramwaj ten kursował do Gdańska. Po wybudowaniu Szybkiej Kolei Miejskiej oraz odbudowie Gdańska, znaczenie jego zaczęło szybko spadać. Skrócono mu wówczas trasę do Oliwy; tak już pozostało do końca eksploatacji.

Linia tramwajowa została zlikwidowana w 1960 roku w związku z koniecznością rozbudowy szosy do Gdańska. W jej miejscu przebiega dzisiaj pas jezdni.

W pierwszym okresie eksploatowane były stare, odbudowane wozy przedwojennych tramwajów gdańskich, później wagony produkcji polskiej serii N i ND. Na trasie do Gdańska kursował przeważnie zestaw dwuwagonowy, na skróconej trasie do Oliwy głównie sam wóz motorowy. Obsługiwała tą trasę zajezdźnia w Gdańsku-Wrzeszczu, ta sama, którą budowano m.in. z myślą o trasie sopockiej w latach dwudziestych. W latach 70-tych, gdy powstawały osiedla Przymorze, Zaspą, Żabianka, wybudowano linię tramwajową łączącą Zaspę i Przymorze z Wrzeszczem. Przewidywano wówczas przedłużenie tej linii do Żabianki, przejazd tunelem pod torami PKP na wysokości AWF-u i złączenie z linią Jelitkowo - Oliwa. Ten układ tramwaju miał mieć wybudowaną odnogę wzdłuż ul. Łokietka i Polnej do przystanku PKP Sopot-Wyścigi. Jednak brak funduszy spowodował odstąpienie od tej koncepcji. Wykonano tylko zastępcze połączenie linii wiodącej z nowych dzielnic z linią Oliwa-Jelitkowo na ul. Pomorskiej. Tym samym tramwaj do Sopotu już nie wrócił.

*Jerzy Cistak*

## ZLIKWIDOWANE SIECI TRAMWAJOWE W POLSCE

Niniejszy odcinek chciałbym poświęcić nieistniejącym już sieciom tramwajowym w miastach polskich. Poniższa tabela przedstawia zwięzłą ich charakterystykę:

NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA	MIASTO	SZEROKOŚĆ TORU [mm]	MAKSYMALNA DŁUGOŚĆ TRAS [km]	OKRES EKSPLOATACJI
MPK	Bielsko-Biała	1000	8.0	1895-1971
	Cieszyn	1000	1.7	1911-1921
MZK	Inowrocław	1000	2.7	1912-1962
MPK	Jelenia Góra	1000	19.2	1900-1969
1/	Kostrzyn	1000	5.3	1925-1945
2/	Koszalin	1435	20.4	1911-1938
MPK	Legnica	1000	16.0	1898-1968
MPK	Olsztyn	1000	6.9	1907-1965
MPGK	Słupsk	1000	8.2	1910-1959
MKE <sup>3/</sup>	Tarnów	1000	2.6	1911-1942
MPK	Wałbrzych	1000	28.2	1898-1966

1/ Tramwaje Miejskie w Kostrzynie - odpowiednik nazwy niemieckiej

2/ Koszalińskie Tramwaje Miejskie i Plażowe - odpowiednik nazwy niemieckiej

3/ Miejska Kolej Elektryczna

Jak widać z powyższego, ilość zlikwidowanych sieci tramwajowych jest dość pokaźna i niemal dorównuje ilości obecnie istniejących. Tabela uwidacznia także fakt, że tramwaje obsługiwały sporą liczbę miast małej wielkości, z jedną lub dwiema liniami, co później miało wpływ na ich likwidację. Wyjątek stanowi jedynie Wałbrzych o rozległej sieci, niezbędnej dla obsługi tego górniczego i przemysłowego regionu. W tabeli pominąłem Lwów, który pozostał poza granicami Polski, a który wymaga osobnego opracowania.

Likwidacja linii tramwajowych rozpoczęła się już przed II wojną światową w miastach niemieckich, gdzie konkurencją stawał się autobus i trolejbus (ten ostatni uruchomiony także w Olsztynie i Wałbrzychu). Ogromniszczeń w miastach nadodrzańskich oraz nowy przebieg granicy uniemożliwiły odbudowę tramwaju w Gubinie, Słubicach i Zgorzelcu, które zresztą nie posiadały samodzielnej sieci. Także z powodu granicy zlikwidowano tramwaj w Cieszynie, po krótkim okresie istnienia, a w pozostałych miastach likwidowano tramwaj planowo - zgodnie z zaleceniami, w myśl których miało nie być tramwaju w miastach poniżej 300 tysięcy mieszkańców.

Do likwidacji przyczyniły się także zaniedbania w konserwacji sieci, torów i taboru, a więc brak nakładów na komunikację miejską. Dziś możemy jedynie cieszyć się, że w porę powstrzymano likwidacyjne zapędy i tym sposobem ocalał tramwaj w Elblągu, Grudziądzu i Toruniu.

*Julian Dąbrowski*

## POWOJENNY TABOR TRAMWAJOWY W POLSCE

Prezentacja powojennego taboru w Polsce jest łatwiejsza niż przedwojennego wobec jednolitej produkcji wielkoseryjnej dla miast z komunikacją tramwajową. Oficjalne zestawienie Konstalu podaje ponad 20 typów, lecz właściwa ich liczba może być sprowadzona jedynie do kilku - pozostałe to wersje rozwojowe, oparte na konstrukcji zasadniczej. Oczywiście oznakowanie poszczególnych typów stało się również obowiązujące dla całego kraju, co bardzo ułatwia orientację.



Łódź, Dworzec Północny.  
08.1991 r.

*Fot. Michał Zajfert*

Poniżej wykaz najważniejszych konstrukcji tramwajowych - większość z nich znajduje się w eksploatacji do dnia dzisiejszego:

N - pierwszy polski tramwaj powojenny, oparty na niemieckim KSW i produkowany w latach 1949-1956 w ilości ok. 1200 sztuk dla wszystkich miast, łącznie z wersją wąskotorową (1000 mm) oznakowaną 2N. Ze względu na różnice w



Łódź, tramwaj typu 803N na linii „42”.  
07.1992 r.

*Fot. Michał Zajfert*



Rzgów, tramwaj typu 803N na linii „42”.  
07.1992 r.

*Fot. Michał Zajfert*

układzie hamulcowym i wyposażeniu wnętrza wagonu, znane są także oznakowania N/1, N/2, N/3. Na bazie tego wagonu Warszawa i Bydgoszcz zbudowały wagony przegubowe oznakowane PN.



Łódź, zmodernizowane tramwaje typu 5N na linii „17”.  
08.1991 r.

*Fot. Michał Zajfert*

4N - zmodyfikowana wersja poprzedniego typu w odniesieniu do nadwozia: podwójne rozsuwane drzwi pomostowe. Wagon produkowany w latach 1956-1962 wraz z wersją wąskotorową 5N, w ilości ok. 1900 sztuk. Znane oznakowania: 4N/1, 4N/2, 4N/2J (egzemplarz jednokierunkowy dla Warszawy). Wagony do dziś kursują w Elblągu i Szczecinie.

13N - pierwszy polski tramwaj szybkobieżny oparty na konstrukcji czeskosłowackiej T1, produkowany w latach 1959-1969 głównie dla Warszawy (838 sztuk) i Katowic (4 sztuki). Pierwsze próbne wagony oznakowano symbolem 11N, natomiast ciekawostką było opracowanie wersji o uproszczonym sposobie sterowania (14N) w ilości dwóch sztuk dla Katowic oraz jednej przyczepki 14ND. Również w Warszawie dokonywano prób z wagonami o rozrządzie stycznikowym o znaczeniach: 13NS i 13NSD dla przyczep czynnych.

15N - pierwszy polski tramwaj przegubowy oparty na konstrukcji 13N i przeznaczony dla Katowic (testowany także w Warszawie). Stał się wagonem prototypowym dla późniejszej konstrukcji 102N. Wyprodukowano w 1963 roku tylko jeden egzemplarz.

102N - wagon przegubowy produkcji seryjnej z lat 1969-1974 przeznaczony dla miast, które jeszcze nowoczesnego taboru nie posiadały. Wyprodukowano razem 695 sztuk o różnych wersjach, począwszy od wyjściowej 102N z ostro ściętym przodem, 102Na - najbardziej rozpowszechnionym, aż po wąskotorowe 102NaW i 803N.

105N - unowocześniona wersja 13N o odmiennym, brdziej przeszklonym nadwoziu i podwójnych drzwiach środkowych, przeznaczona dla wszystkich miast polskich. Najliczniejszy wśród powojennej produkcji typ wagonu, produkowany od 1974 roku (do dziś ponad 3000 jednostek). Również i tu, jak w poprzednich konstrukcjach, występują różne odmiany. I tak od 1979 roku produkuje się udoskonaloną wersję 105Na, a ostatnimi laty eksperymentalne wagony 105Ne, 105Nf. Ciekawostką jest wersja tyrystorowa oznakowana 105NT lub 106N z zewnątrz nie różniąca się niczym od typu wyjściowego.

111N - najnowsza konstrukcja Konstalu (1992 r.) będąca właściwie odmianą 105N, lecz przystosowana do jazdy dwukierunkowej i z wejściami po obydwu stronach wagonu. Wersja przewidziana jedynie dla linii „4” w Gliwicach.

Osoby pragnące dokładniej zapoznać się z konstrukcjami i rozwojem wagonów 13N i 102N mogą skorzystać z opracowania Pana T. Igielskiego, opublikowanego w kwartalniku „Prowozik” nr 1/91 i 1/93.

Na zakończenie kilka słów o zakładach produkujących tabor tramwajowy w Polsce po II wojnie. Najbardziej znany, działający bez przerwy, to Konstal czyli Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych. W latach 1950-1952 niewielką ilość, kilkudziesięciu sztuk wyprodukowała Stocznia Gdańska. W latach 1948(?) - 1952 produkcją wagonów doczepnych (ok. 180 sztuk) zajmowała się Sanocka Fabryka Wagonów, i wreszcie w latach 1958-1961 produkcją wagonów 5ND (doczepne na wąski tor) zajmowała się Fabryka Wagonów w Świdnicy - 419 sztuk.

*Julian Dąbrowski*

## TYPY TRAMWAJÓW ŁÓDZKICH 05.05.1994

Na bogatej sieci tramwajów łódzkich (szerokość toru 1000 mm) można obecnie spotkać w ruchu trzy typy wozów: wagony z Konstalu 803N (przegubowe) i 105Na oraz wagony niemieckie. Wagony 803N jeżdżą już tylko na liniach podmiejskich: do Lutomińska (linia 43), Ozorkowa (46), Pabianic (41). Dwa wagony tej serii przebudowano na „naukę jazdy”, jeżdżą one w malowaniu żółto-niebieskim (dół niebieski). Wozy niemieckie obsługują linię do Konstantynowa Łódzkiego (linia 43 bis).

Linie miejskie obsługują wozy 105Na. Wozy 803N znajdują się w zajezdniach na Brusie, Chocianowicach i w Helenówku. W Brusie znajdują się także wagony niemieckie i jeden wóz serii N, jednak w opłakanym stanie, ponadto kilka N-ek

przerobiono na wagony techniczne. Wagony serii N pracowały w Łodzi do około 1989-1990 r. W Konstantynowie Łódzkim wykorzystywany jest trójkąt do obracania wozów. Linia od Rzgowa do Tuszyna jest rozebrana. Do Rzgowa jest tor, ale nie jest prowadzony ruch.

*Maciej Kucharski*