



BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA

KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Fot. M. Klasa

R. VII:2009

Nr 23 (215)

Data odczytu: 9.9.2009

Data wydania: 9.9.2009

776. spotkanie

Jan Golombek

110 lat tramwaju elektrycznego w Grudziądzu

W maju 2009 r. minęła 110. rocznica pojawienia się na ulicach Grudziądza tramwaju elektrycznego. Początek trakcji szynowej rozpoczęła trakcja konna. W roku 1886, wzorem innych miast na Pomorzu, jak Toruń czy Bydgoszcz – Grudziądz zafundował sobie tramwaje konne, które uruchomiono z okazji otwarcia wystawy rzemiosła 13 czerwca 1896 r. Pierwsza linia tramwajowa prowadziła z dworca PKP do skrzyżowania ul. Legionów z Forteczną. Liczyła 3 km, rozstaw toru 1000 mm.

Tramwaje konne funkcjonowały do maja 1889 r. Warto przypomnieć, że Grudziądz zbudował linię tramwajową w rekordowym czasie 5 miesięcy, od chwili ukonstytuowania się zebrania intencyjnego.

Tramwaje elektryczne.

Uruchomienie linii tramwajowej napędzanej silnikiem elektrycznym nastąpiło 12 maja 1899 r. Grudziądz dołączył do szeregu miast, które postawiły na trakcję elektryczną, jako nowoczesny środek transportu. Dostawę prądu stałego o napięciu 260 V zapewniała Miejska Elektrownia. Tramwaj elektryczny wykorzystywał układ torowy po tramwaju konnym.

Z chwilą wprowadzenia wozów elektrycznych linię tramwajową przedłużono o 700 m w kierunku Tarpna, i tak się zaczęło.

Energia elektryczna dawała większe możliwości trakcyjne. Tramwaj w mieście cieszył się dużym powodzeniem. Można dodać ciekawostkę, że Grudziądz, który uruchomił tramwaje elektryczne, wyprzedził nawet Warszawę, gdzie pojawiły się one dopiero w 1908 r.

W 1903 r. komunikacja miejska dysponowała 13 wozami elektrycznymi. W pierwszych latach tramwaje przewoziły dziennie 1760 – 6000 pasażerów. Duże zapotrzebowanie spowodowało, że 21 lipca 1911 roku uruchomiono drugą linię tramwajową w ciągu ulic Toruńskiej i Chełmińskiej. Początek linii nr 2 wyznaczono na ówczesnym Zbożowym Rynku.

Wybuch I wojny światowej spowodował zawieszenie linii nr 2 i ograniczenie kursów linii nr 1. Po krótkim okresie postojów tramwaje grudziądzkie wróciły na tory, przewożąc pasażerów. Należy odnotować duży wzrost wpływów z przewozów, gdy w innych miastach komunikacja przeżywała duży regres i była w wielu przypadkach zagrożona.

Tramwaje elektryczne w latach 1920 – 1939.

Przejęty przez Polaków tabor tramwajowy był mocno wyeksploatowany i stary, wymagał wielu napraw i uzupełnień nowymi wozami. Było to następstwem zaniedbań władz niemieckich miasta z przed 1920 r., które ostatni raz dokonały zakupów w 1913 r. W całym okresie przedwojennym nie było żadnych nowych wozów, wagonów silnikowych było 19 a doczepnych 9.

W roku 1929 przedłużono o 350 m torowisko na ul. Chełmińskiej, do ul. Wiejskiej. W ten sposób linia nr 2 miała długość 2,45 km. W roku 1938 Linia „B” – dzisiejsza nr 2 została wydłużona o następne 2 km do ul. Południowej, osiągając długość 4650 m. Ułatwiło to

dojazd do kąpieliska nad jeziorem Rudnickim Wielkim. Do wybuchu II wojny światowej długość sieci tramwajowej w mieście wynosiła 8,4 km.

Tramwaje elektryczne w latach 1939 – 1945.

Podczas II wojny światowej komunikacja tramwajowa była wielokrotnie przerywana. Tramwaje miejskie eksploatowała firma „VERKEHRSBETRIEB”. Eksploatowanych było 19 wozów silnikowych i 9 doczepnych. Pomimo zawieruchy wojennej w okresie letnim funkcjonowała linia do ul. Południowej. Tramwaje w okresie wojny kursowały do 23 stycznia 1945 r. Po wyzwoleniu – przerwa w ruchu trwała 10 miesięcy, do czasu usunięcia zniszczeń, które uniemożliwiały kursowanie tramwajów.

Tramwaje elektryczne w latach 1945 – 1990.

Po wyzwoleniu miasta 6. marca 1945 r. komunikacja i miast zostały bardzo poważnie zniszczone. Ucierpiał tabor tramwajowy i sieć trakcyjna. Po odgruzowaniu ulic i naprawach uszkodzonych pojazdów, w listopadzie 1945 r. uruchomiono linie tramwajową nr 1, a 6. lutego 1946 r. przywrócono ruch na linii tramwajowej nr 2. W 1949 r. linie tramwajowe miały łączną długość 8,4 km. Remontowano tabor szynowy jak również torowiska. Wykorzystywano materiały i środki z innych miast, które likwidowały komunikację tramwajową, Wykorzystano np. szyny tramwajowe rozebrane w Koszalinie w 1947 r.

W 1946 r. sprawnych było 6 wozów motorowych i 1 doczepny. W roku następnym liczba sprawnych pojazdów zwiększyła się do 10 wagonów silnikowych i 4 doczep. W 1951 r. tabor liczył tyle samo, co przed wybuchem II wojny tj. 19 wagonów silnikowych i 9 doczepnych, wszystkie starych, przedwojennych typów. Od 1951 r. grudziądzkie tramwaje wchodziły w skład Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej. W 3 lata później powstało Grudziądzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Od tego czasu tramwaje mają nowe barwy. Tabor został przemalowany na kolor kremowo-czerwony, który z wyjątkami przetrwał do końca XX wieku.

Dzisiaj wozy tramwajowe mają żółto-czerwone barwy ujęte kompozycyjnie. Tramwaje grudziądzkie mają logo MPK (MZK) i herb miasta.

W latach 50-tych XX wieku próbowano zmodernizować ruch tramwajowy w mieście. Była propozycja skierowania linii nr 2 ulicą Włodka w kierunku dworca PKP, przez pewien czas pomysł ten wykorzystano. W latach późniejszych GZPGum wystąpiło o wybudowanie linii na ul. Waryńskiego. Próbowano w dalszej kolejności przebudowy linii jednotorowych z mijankami na dwutorowe. Te zamierzenia nie znalazły uznania urzędników państwowych, a szkoda. Ponadto planowano przedłużenie linii tramwajowej nr 1 do obecnej stacji paliw przy ul. Paderewskiego, oraz linii nr 2 do dworca kolejowego PKP w Mniszku. Jedna nitka torów jedyńki to 1,65 km, a nitka do Mniszka 2,4 km. Zakłady MPK planowały budowę toru w ciągu ulic Małogroblowej i Groblowej w stronę Tarpna, który odciążałby stare miasto i Rynek od zwiększonego ruchu pojazdów szynowych.

Te wszystkie zamierzenia nie doczekały się realizacji. Lata 70-te zastały komunikację miejską zaprojektowaną przed II wojną światową. Po mieście kursowały stare wozy silnikowe, pamiętające początek XX wieku. Do miasta ściągnięto stare pojazdy z Krakowa. Po ulicach miasta, do lat 80-tych kursowały również tramwaje chorzowskiego KONSTALU, typu „N” oraz wozy doczepne serii SN i 5ND.

Nowe trendy w komunikacji w Polsce spowodowały modę na likwidację komunikacji tramwajowej. Ten pomysł likwidowania tramwaju w Grudziądzu spotkał się z protestem mieszkańców Grudziądza. Planowano zlikwidować w 1975 r. linię nr 1, a po 5-ciu latach linię nr 2. Dobrze, że odstąpiono od tego pomysłu.

Przy okazji trzeba stwierdzić, że na tej fali likwidacji komunikacja szynowa znikła z takich miast jak Inowrocław, Słupsk, Wałbrzych. Legnica, Olsztyn, Bielsko-Biała. Tramwaj w Grudziądzu dziwnie się ostał i służy nam do dziś.

Stare, przedwojenne tramwaje cięto na złom, pozostawiając tylko wozy rodziny „N”, które hałasowały na ulicach miasta, a system mijankowy powodował duże utrudnienie w komunikacji.

W połowie lat 70-tych w Grudziądzu kursowało 17 wagonów silnikowych i 17 doczepnych rodziny „N”. Liczba ta nie zmieniła się do 1980 r., do czasu, kiedy do MPK zaczęły się dostawy nowych wozów typu 805 na wozy 805 Na. Są rodziną nowego typu tramwajowego produkowanego przez chorzowski KONSTAL. Są to wozy nowocześniejszej konstrukcji, czteroosiowe z lepszymi parametrami jazdy tak dla pasażerów jak również obsługi. Tramwaj 805 Na jest pojazdem jednokierunkowym, co wymusiło wybudowanie pętli lub trójkątów zwrotnych na końcówkach linii.

W wyniku nowego podziału administracyjnego kraju, w 1975 r., MPK Grudziądz został włączony w skład nowego wojewódzkiego tworu: Wojewódzkiego Zakładu Komunikacyjnego w Toruniu. Ten epizod nie przyniósł żadnych rewelacji. Można twierdzić, że marazm się utwierdził. W 1978 r. wybudowano w czynie społecznym jednotorowe torowisko długości 1900 m. Przystanek końcowy znajdował się na wysokości ul. Jeziornej. Ten odcinek nie wytrzymał próby czasu i techniki. Położona sieć tramwajowa była metodą oszczędnościową i słabo rozwiązana pod względem technicznym. Zawieszono kursowanie tramwajów dosyć szybko. Po licznych wykolejeniach sieć trakcyjną w latach 90-tych ub. Wieku. W 1979 r. przebudowano skrzyżowanie tras tramwajowych w al. 23 Stycznia. Ułożono dwutorowe torowisko w kierunku dzisiejszego skrzyżowania z ul. Focha.

W roku 1980 przebudowano skrzyżowanie al. 23 Stycznia i Toruńskiej i tramwaj linii nr 2 skierowany mógł być do Tarpna. Skończyła się osobnych linii 1 i 2. Od tej chwili dwójka kursowała od ul. Południowej do Tarpna, co wreszcie ułożyło podstawowy rozwój komunikacji. W latach 80-tych modernizowano torowisko. Wybudowano linie dwutorowe, które, które w dużym zakresie usprawniły komunikację. Prawie cała linia nr 2 do Rządza od ul. Toruńskiej jest technicznie unowocześniona z dwutorem. Pozostał jeszcze odcinek biegnący w stronę Tarpna przez stare miasto. Trasą jednotorową do dziś kursuje linia nr 1 i częściowo nr 2, trasą praktycznie niezmienną od narodzin komunikacji w mieście. Jest to niewątpliwie niechlubna atrakcja. Przeciskający się przez wąskie ulice starówki tramwaj, pozwala wyobrazić nam sobie jak wyglądały tramwaje w polskich miastach na początku XX wieku.

Tramwaje elektryczne po 1990 r.

Po epizodzie z WPK Toruń, MPK Grudziądz znów się usamodzielnilo. 1 kwietnia 1991 r. powołano budżetowy Miejski Zakład Komunikacyjny. Zakład dysponował 26 wagonami typu 805 Na. Do 1997 r. przeważały na ulicach Grudziądza wagony pojedyncze. Podwójne składy kursowały na linii nr 2. Poprawiło się na ulicach miasta. Zwiększyła się ilość pasażerów, szczególnie na linii 2, która stała się kręgosłupem komunikacji miejskiej.

5 września 1993 r. wydarzyła się tragedia. W zajezdni tramwajowej wybuchł pożar. Spaleniu uległo 11 wozów oraz wagon techniczny. Pożar wstrzymał na kilkanaście dni ruch tramwajowy w mieście, na linii nr 1 do 7 września, a na linii nr 2 do 19 września. Do bratniej pomocy zgłosiły się inne zakłady komunikacyjne w kraju. Postanowiono odbudować zajezdnię i odbudowano ją. 4 sierpnia 1994 r. oddano ją do użytku. Postawiono na dalszy, lepszy rozwój komunikacji szynowej w mieście.

W 1996 r. obchodzono 100-lecie komunikacji miejskiej w Grudziądzu. W sierpniu tegoż roku ogłoszono koncepcję budowy toru tramwajowego w ul. Rapackiego. Budowę miało rozpocząć po wydłużeniu linii nr 2 na osiedle Rządź. Do dzisiaj nie zrealizowano tego planu.

W grudniu 1996 r. oddano do użytku jednotorowy odcinek linii nr 2 do osiedla Rządź, o długości 1800 m.. W sierpniu 1997 r. przekazano drugi tor, co bardzo usprawniło komunikację w południowej części miasta. Ciekawym elementem grudziądzkiej komunikacji jest okresowe uruchamianie linii nr 3. Trójka kursuje w czasie remontów torowisk i innych awarii,

trzeba w tym miejscu dodać, że trójka mogłaby kursować na stałe na odcinku dworzec PKP – Rząd. To na pewno dałoby wygodę podróżującym pasażerom.

Ciekawym elementem komunikacji tramwajowej w mieście stał się zakup w Republice Federalnej Niemiec 8 wagonów typu GT6ZR i GT6, które mimo swego wieku – rok produkcji 1964 – przyjęły się na grudziądzkich torowiskach. Są to wozy przegubowe, o długości 19,095 m, wyposażone w 2 wózki pędne. Wcześniej eksploatowały je miasta Mannheim oraz Würzburg. W MZK Grudziądz były one modernizowane i przystosowywane do polskich wymagań technicznych.

Po wielu latach działalności komunikacja miejska w Grudziądzu doczekała się 110-rocznicy tramwaju elektrycznego, co jest przykładem zapotrzebowania na ten środek transportu.

Przez 110 lat komunikacja tramwajowa była i jest nastawiona na zaspokojenie potrzeb ludności w zakresie transportu zbiorowego. Grudziądz i 13 miast w Polsce cieszyć się może komunikacją miejską na szynach. Miasto, pomimo wielu przeciwności utrzymało ten środek lokomocji, który dzisiaj wraca do łask.

Miejskie Przedsiębiorstwo, w chwili obecnej posiada 27 wagonów silnikowych liniowych, w tym 20 tramwajów 805 Na /Nb oraz 7 szt. GT6. Długość sieci tramwajowej w mieście to 10,2 km. Długość linii tramwajowych – 12,8 km. Przystanków w mieście jest 19, liczba pętli – 3. zajezdni – 1.

Należy dodać, że sieć tramwajowa Grudziądza jest najmniejszą siecią w Polsce, a to powinno być bodźcem do budowy nowych linii oraz modernizacji istniejącej.

Komunikacja szynowa oparła się w czasie 110 lat próbom likwidacji i innych zawieruch i służy dobrze mieszkańcom. Zyskała uznanie oraz wpisała się na stałe w lokalny krajobraz.

Rozwój komunikacji tramwajowej w chwili obecnej znalazł dobry klimat. Władze miasta i Przedsiębiorstwo komunikacyjne planują nowe budowy i rozwiązania komunikacyjne. Miast otrzymało z Unii Europejskiej fundusze, które wspólnie z miastem spożytkuje w rozwój i modernizację komunikacji tramwajowej. O tych sprawach i perspektywach dalszego rozwoju w kolejnym biuletynie i przy innej okazji.

Literatura:

1. Atlas tramwajów, wyd. I, Poznań, 2004
2. Monografia MZK, Grudziądz 1996
3. Świat kolei, miesięcznik 2005-2009
4. Marcin Klasa, Grudziądzkie tramwaje, Biblioteka KMDG, t. 46, Grudziądz 2007.
5. „Kurier Grudziądzki” z lat 2007 – 2009
6. Otremba Zbigniew, Grudziądz. Kronika dziejów miasta, Gdańsk 1999.
7. Prasa lokalna z lat 2006-2009

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisz, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.