

Święto wszystkich tramwajarzy

25 listopada obchodzimy Dzień Tramwajarza. To ważne święto, gdyż to właśnie dzięki tramwajarzom nie stoimy w korkach jadąc do szkoły, pracy, na zakupy, z wizytą do cioci czy na przykład do kina. Święto tramwajarzy znane jest jako „Katarzynka”, gdyż wypada w dzień św. Katarzyny - patronki kolejarzy i przewoźników.

Tramwajarze to nie tylko motorniczy, ale także całe osobowe zaplecze techniczne, czyli ekipy torowców (którzy dbają o stan torowisk), sieciowców (którzy pilnują, by tramwajom nie zabrakło prądu), a także obsługa bieżąca eksploatacji wozów (która troszczy się o techniczny stan taboru).

Wszystkim kolegom z tramwajarskiej braci z okazji ich święta życzymy wszystkiego najlepszego!

Tramwaje wczoraj i dziś

Pierwszy konny tramwaj wyjechał na ulice Torunia 16 maja 1891 roku, jednak historia naszych tramwajów, a więc i tramwajarzy, sięga jeszcze wcześniej - 16 sierpnia 1890 roku, kiedy to została zawarta umowa między ówczesnym niemieckim zarządem twierdzy Toruń a prywatną firmą Havestadt Contag w Berlinie na ułożenie toru o prześwicie 1000 mm i eksploataowanie tramwaju konnego w mieście na trasie Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Toruń Miasto. Tramwaje ciągnięte przez konie wyjechały na ulice Torunia już 16 maja 1891 roku. Zajezdnia tramwajowa, mieszcząca się do dnia dzisiejszego przy ulicy Sienkiewicza, wyposażona została w warsztaty do konserwacji i remontu wozów oraz w stajnie dla koni. Przedsiębiorstwo posiadało wówczas 27 koni, 6 wozów zamkniętych, 7 otwartych i 2 otwarte omnibusy. Personel zakładu komunikacji składał się wówczas z 20 osób: inspektora ruchu, kowala podkuwacza, pomocnika podkuwacza, 6 konduktorów, 6 woźniców, głównego stajennego, 2 zwykłych stajennych, nocnego robotnika i dróżnika.

Pierwsze tramwaje elektryczne wyruszyły na wyżej wspomnianej linii 1 lutego 1899 roku. 21 grudnia 1901 roku koncesję na eksploatację tramwajów elektrycznych przejęły Zakłady Elektryczne (Elektrizitätswerke Thorn) miasta Torunia.

Od momentu elektryfikacji sieci następuje stopniowa rozbudowa linii tramwajowych. Pod koniec 1899 roku uruchomiono drugą linię na Mokre, a cztery lata później wybudowano pętlę obwodową od ulicy Sienkiewicza - Mickiewicza - Reja - Bydgoską do Sienkiewicza. Dalsze wydłużenie sieci nastąpiło 23 października 1907 roku, kiedy to otworzono trzecią linię Ratusz - Chełmińskie Przedmieście (do skrzyżowania z ulicą Grunwaldzką).

Wraz ze stopniową rozbudową nowych linii tramwajowych w mieście następuje powiększanie taboru oraz rozbudowa zajezdni. W latach 1914-1915 zajezdnia posiadała 4 kanały robocze i jeden tor postojowy, które mogły pomieścić 30 wozów oraz warsztaty ślusarskie, kuźnię, stalownię, szatnię, umywalnię i biuro mistrza. W chwili uruchomienia trakcji elektrycznej dysponowano 5 wozami silnikowymi oraz kilkoma wozami przyczepnymi przerobionymi częściowo z trakcji konnej. W 1908 roku liczba wozów silnikowych wzrosła do 15 sztuk, przybyły też 3 wozy przyczepne. Kolejne uzupełnienie taboru nastąpiło w 1915 roku, zakupiono wówczas 4 wozy silnikowe i 6 wozów otwartych przyczepnych. Dalsze 4 wozy silnikowe otrzymano w 1916 roku. Powyższy stan utrzymywał się do połowy lat dwudziestych. 23 czerwca 1917 roku przedłużono linię na osiedle Mokre, doprowadzając tory do dworca kolejowego Toruń Wschodni. Od tego czasu coraz mniej starań i środków angażowano w utrzymanie torowisk, a stan taboru pogarszał się. W dniu przejęcia Torunia przez władze polskie większość wozów pod względem eksploatacyjnym była w opłakanym stanie i z tego powodu w 1921 roku trzeba było na trzy miesiące wstrzymać komunikację miejską. Nowe inwestycje poczyniono dopiero w 1926 roku, zakupując 4 wozy silnikowe z firmy Siemens-Schuckert Werke z Hamburga. Kolejne 2 wozy sprowadzone zostały w 1929 roku z Fabryki Wagonów Zieleniewskiego w Sanoku. W 1935 roku zakupiono 2 wozy (bez silników) z Fabryki Wagonów w Gdańsku. Silniki nabyto zaś w poznańskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej.

W 1935 roku Przedsiębiorstwo Tramwaje Miejskie w Toruniu posiadało 19 wozów silnikowych i 18 wozów przyczepnych, z których większość była w eksploatacji przez kilkadziesiąt lat (m. in. 3 wozy z 1906 roku). Po latach zastoju pierwsze prace nad rozbudową i modernizacją linii rozpoczęto na wiosnę 1927 roku. Ułożono wówczas dwutorową linię na ul. Chopina, łączącą tory z ul. Bydgoskiej z torami na placu Bankowym i rozebrano niepotrzebne już tory przy tzw. "Grzybie". W tym samym roku przedłużono także linię tramwajową od ulicy Grunwaldzkiej do wylotu ul. Wybickiego.

W związku z budową mostu drogowego przez Wisłę wyłoniła się kwestia połączenia komunikacyjnego m.in. tramwajowego dworca Toruń Przedmieście (Toruń Główny) z prawobrzeżnym Toruniem. W połowie lipca 1933 roku przystąpiono do budowy linii tramwajowej, którą oddano do eksploatacji już po trzech miesiącach. Całkowite ukończenie prac przy moście drogowym oraz udostępnienie go do ruchu kołowego i pieszego nastąpiło oficjalnie 11 listopada 1934 roku.

W latach międzywojennych do 1934 roku ruch tramwajowy w mieście odbywał się na trzech liniach:

linia nr 1: Bydgoskie Przedmieście – Dworzec Miasto,

linia nr 2: Ratusz - Dworzec Mokre (obecnie Dworzec Wschodni),

linia nr 3: Ratusz - Chełmińskie Przedmieście.

W 1934 roku uruchomiono linię nr 4 na trasie plac Bankowy – Dworzec Toruń Przedmieście (obecnie Toruń Główny) prowadzącą przez most drogowy. We wrześniu 1934 roku przystąpiono do budowy jednotorowej linii tramwajowej na Jakubskie Przedmieście. Linia ta biegła na wydzielonym torowisku od placu 18 Stycznia (przy Dworcu Toruń Miasto) przez nowo budowaną wówczas ul. Traugutta do ul. Targowej. Uruchomienie komunikacji na tej linii nastąpiło 22 marca 1935 roku. Po zakończeniu prac przy budowie linii na Jakubskie Przedmieście przystąpiono do układania dwutorowej linii od placu Bankowego i dalej wzdłuż alei 700-lecia do Wałów Gen. Sikorskiego. Równolegle prowadzono też prace przy ułożeniu dwutorowej linii do wylotu ul. Chopina wzdłuż placu Bankowego przez nowo przebite przejście pod kamieniczkami przy ul. Piekary i Różanej do Rynku Staromiejskiego. Pierwszy tramwaj pod łukiem Cezara przejechał 24 września 1936 roku.

Pod koniec pierwszego kwartału 1939 roku ogólna długość torów tramwajowych w mieście wynosiła 19,5 km, z czego dla ruchu pasażerskiego wykorzystywano 17 km (w tym 10,4 km torów pojedynczych i 3,3 km torów podwójnych). Pozostałe 2,5 km stanowiły tory dojazdowe do zajezdni, w zajezdni i pomocniczo-gospodarcze.

W latach 1935-1937 po przebudowie i ułożeniu torów na placu Bankowym, wybudowaniu przejazdu pod łukiem Cezara, przebudowie torów na placu Teatralnym oraz wybudowaniu linii na Jakubskie Przedmieście, nastąpiły zmiany w ruchu tramwajowym. Linię nr 3 skierowano do Dworca Przedmieście (Toruń Główny) oraz uruchomiono linię nr 5 z Bydgoskiego Przedmieścia na Jakubskie Przedmieście. Taki stan przetrwał do wybuchu drugiej wojny światowej.

Podczas działań wojennych na skutek wysadzenia mostu drogowego nie funkcjonowała linia plac Rapackiego – Dworzec Toruń Główny. Dopiero po wybudowaniu przez okupanta mostu drewnianego linię tę zastąpiono komunikacją autobusową, która łączyła Śródmieście z Dworcem Głównym do 1950 roku. W czasie wojny Niemcy, chcąc uzupełnić zniszczony tabor, sprowadzili 6 wozów silnikowych z Hagi w Holandii.

Po 1945 roku przez długi czas trzeba było odtwarzać tabor, naprawiać torowiska i sieć. Ruch tramwajowy wznowiono 1 maja 1945 roku. 23 maja w prasie ukazała się wiadomość o uruchomieniu następujących linii tramwajowych:

linia nr 1 Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Miejski,

linia nr 2 Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Mokre,

linia nr 3 Plac Teatralny - Chełmińskie Przedmieście.

Wraz z odbudową zniszczonego mostu drogowego przewidziano odbudowę linii tramwajowej do Dworca Toruń Główny. Otwarcie ruchu nastąpiło 1 października 1950 roku. W 1954 roku zlikwidowano przy Dworcu Głównym mijankę, a wybudowano pętlę jednotorową. W latach 1945-1946 tabor liczył 16 wozów silnikowych i 14 doczepnych. Liczba ta w kolejnych latach wzrosła poprzez sprowadzanie taboru z innych miast.

Przejazd tramwajów w kierunku na osiedle Mokre przez Rynek Staromiejski zlikwidowano w 1955 roku, a ruch odbywał się bezpośrednio z placu Rapackiego przez aleję 700-lecia i plac Armii Czerwonej (obecnie plac Teatra-Iny). W tym samym czasie przedłużono linię do Dworca Toruń Północ, a rok później linię od ulicy Targowej do końca zabudowań Gazowni. Należy wspomnieć, że na ulicach miasta pojawiły się wówczas pierwsze wozy typu 2N. Kolejna rozbudowa trakcji nastąpiła w 1958 roku, kiedy to linię łączącą Toruń Główny z Dworcem Toruń Północ wydłużono o dalszy kilometr do ulicy Lisiej. W ten sposób dzielnica Wrzosey uzyskała regularne połączenie tramwajowe z miastem.

W latach 60-tych następuje dalsza stopniowa rozbudowa tras tramwajowych. W 1964 roku dokonano istotnych zmian w układzie torowym na Bydgoskim Przedmieściu. Zlikwidowany został pojedynczy tor na ulicy Mickiewicza, a w zamian wybudowano torowisko podwójne na wydzielonym pasie ulicy Broniewskiego. W tym samym czasie dokonano generalnej przebudowy torowiska wzdłuż ulicy Bydgoskiej. Tory przeniesiono na pobocze, oddzielając je w ten sposób od ruchu ulicznego. W związku z powstaniem dużych zakładów pracy - Merinotexu i Elany, zlokalizowanych w zachodniej i wschodniej części miasta, wzrosło zapotrzebowanie na przewozy w te

rejony. W 1969 roku rozpoczęto więc budowę dwutorowej linii wzdłuż ulicy Broniewskiego i Szosy Bydgoskiej do "Merinotexu". W rok później zlikwidowano przejazd tramwajów linii nr 1 przez Śródmieście, co było możliwe dzięki wybudowaniu tzw. małej obwodnicy staromiejskiej. Tym samym tramwaje zniknęły z okolic Starówki. Trasę do Merinotexu uruchomiono w 1972 roku. Po jej ukończeniu przystąpiono do montażu torów na trasie do Elany. W tym samym roku zostaje zawieszona komunikacja tramwajowa na odcinku Dworzec Toruń Północny – Wrzosy. Dwa lata później pierwsze tramwaje dojechały do Elany, a na ulicach miasta pojawiły się nowe wozy przegubowe typu 803N.

Mimo że w tym okresie tramwaje były stopniowo wypierane przez autobusy, podjęto decyzję o dalszej rozbudowie trakcji szynowej. Pierwszą inwestycją było wybudowanie nowej dwutorowej trasy do Dworca Wschodniego i połączenie jej z linią do Elany. Nowe torowisko miało prowadzić od ulicy Uniwersyteckiej, trasą W-Z, ulicami Przy Kaszowniku, Warneńczyka, Kościuszki, nowym wiaduktem przez plac Fryderyka Skarbka i dalej ulicą Skłodowskiej-Curie do pętli na ulicy Wschodniej. Odcinki trasy otwierano stopniowo. W dwa lata od rozpoczęcia budowy, w lipcu 1980 roku, gotowa była cała trasa. W tym samym roku Toruń otrzymuje pierwsze tramwaje typu 805 Na.

Kolejne zmiany następują w 1981 roku, kiedy osiedle Na Skarpie otrzymało komunikację tramwajową. Trzy lata później, w sierpniu 1984 roku, zawieszona zostaje linia przez most drogowy od placu Rapackiego do Dworca Głównego. W ostatni dzień roku 1986 uruchomiona zostaje trasa do pętli przy ulicy Olimpijskiej, gdzie skierowano linię nr 1. W następnym roku oddany zostaje do eksploatacji nowy odcinek prowadzący trasą W-Z od ulicy Sienkiewicza przez ulice Kraszewskiego, Czerwoną Drogę, Odrodzenia do ulicy Przy Kaszowniku. W 1988 roku zostaje zlikwidowana pętla przy ulicy Śląskiego, a linię skierowano na pętlę przy ulicy Olimpijskiej. Trzy lata później, 16 lipca 1991 roku, zawieszono kursowanie ostatniej jednotorowej linii do Dworca Północnego.

Rozwój komunikacji tramwajowej to także ostatnie lata. **24 czerwca 2014 r. uruchomiono nową linię do miasteczka uniwersyteckiego na Bielanach. Poprzednią tak dużą inwestycję – trasę tramwajową do ul. Olimpijskiej - oddano blisko 28 lat wcześniej.** Przy wsparciu funduszy unijnych miasto modernizuje także przystanki i torowiska, buduje węzły przesiadkowe, unowocześnia tabor (w latach 2014 – 2015 zakupiono 17 nowoczesnych tramwajów typu Swing), wprowadza rozwiązania poprawiające komfort i bezpieczeństwo podróżnych oraz

dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych. Pasażerowie korzystają z elektronicznego Systemu Informacji Pasażerskiej, coraz częściej płacą za przejazd używając aplikacji mobilnych w telefonach, a dzięki wprowadzeniu biletów czasowych mogą się przesiadać bez dodatkowych opłat.

Komunikacyjne oblicze miasta w ostatnich latach zmieniły dwa powiązane ze sobą projekty transportowe z dofinansowaniem unijnym: regionalny „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu - BiT- City” oraz miejski projekt „Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007 - 2013”. W ich ramach m.in. wybudowano nową linię tramwajową na Bielany, zakupiono wspomniane już tramwaje, wybudowano węzły przesiadkowe na al. Solidarności i pl. 18 Stycznia.

Na tym nie koniec. W Toruniu trwa realizacja dwóch kolejnych dużych projektów z unijnym dofinansowaniem. Miasto realizuje je za pośrednictwem Miejskiego Zakładu Komunikacji.

Projekt „Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu – BiT-City II”, o całkowitej wartości ponad 400 mln zł, zawiera osiem zadań, dzięki którym zostanie usprawniony transport publiczny w mieście. Głównym jego punktem jest budowa linii tramwajowej na tzw. osiedle Jar. Nowa linia przebiegać będzie z centrum Szosą Chełmińską, ul. Długą, Legionów, Polną, Ugory i Watzenrodego do nawrotu w ul. Strobanda. W ramach projektu zmodernizowane zostaną także cztery torowiska wraz z siecią trakcyjną. Kupimy też pięć składów tramwajowych, trzy pojazdy techniczne i sześć autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą.

Kolejne unijne przedsięwzięcie - „Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo-autobusowego w Toruniu – BiT City II” obejmuje m.in. przebudowę placu Rapackiego - jednego z najważniejszych miejsc w Toruniu, integrującego środki komunikacji miejskiej. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie przede wszystkim na poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej i tramwajowej, co przełoży się na wzrost sprawności i niezawodności komunikacji publicznej, wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie poziomu hałasu ulicznego, a przede wszystkim podniesie komfort podróży komunikacją publiczną w naszym mieście.

Zakres projektu obejmuje przebudowę istniejących torowisk tramwajowych wzdłuż ulic: Chopina, al. św. Jana Pawła II, Wały gen. Sikorskiego oraz Kraszewskiego i

Czerwona Droga, a także budowę nowego odcinka torowiska łączącego pl. Artylerii Polskiej i pl. Niepodległości wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W al. św. Jana Pawła II powstanie nowoczesny węzeł przesiadkowy integrujący transport autobusowy z tramwajowym. Przeprowadzona zostanie również kompleksowa przebudowa układu drogowego w obrębie przebudowywanych torowisk.

W ubiegłym roku podpisano umowę na realizację projektu w systemie „zaprojektuj i buduj” z konsorcjum firm: Balzola Polska Sp. z o.o. (lider) i Construcciones y Promociones Balzola S.A. (partner). Prace budowlane przy pierwszym etapie inwestycji rozpoczęły się w maju br. i są w toku. Całkowity koszt projektu to ponad 72 mln zł, w tym ponad 36 mln zł z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Obecnie MZK posiada łącznie 65 wagonów tramwajowych, z czego 45 to wagony typu Konstal 805Na, 17 to nowoczesne tramwaje typu Swing, 2 wagony techniczne i 1 wagon turystyczny, wyprodukowany w 1960 r. i odrestaurowany w 1993 r. W ramach projektu „Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007-2013” do końca 2013 r. gruntownie zostało zmodernizowanych 16 wozów, a w 2014 r. dwa kolejne. Łącznie zmodernizowano 18 wagonów tramwajowych.

- [Powrót](#)
- [Udostępnij na: X](#)
- [Udostępnij na: FB](#)
- [Drukuj](#)
- [PDF](#)