



BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA
KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Tramwaj linii
nr 3 na ul.
Dworcowej

Rok XIV: 2016

Nr 6 (459)

Data odczytu: 17.02.2016 r.

Data wydania: 17.02.2016 r.

=====

1016. spotkanie

Maciej Wiśniewski

120 lat tramwajów w Grudziądzu

Początek

Transport tramwajowy w XIX wieku przechodził istną rewolucję. Wielka Brytania, Francja, Austro-Węgry i Niemcy prześcigały się w budowie miejskich systemów szynowych. Wszędzie gdzie było to konieczne i mogło być synonimem nowoczesności budowano systemy tramwajów konnych.

Te szybko okazały się zawodne i ze względu na brak mechanicznego napędu miały dość ograniczony zasięg. Szczególnie było to uciążliwe w takich miastach jak np. Paryż, Lyon czy Berlin. Francuzi szybko rozpoczęli budowę tramwajów pneumatycznych, który posiadał dość skomplikowany system napełniania zbiorników sprężonym powietrzem. W Ameryce, Hiszpanii i Portugalii zastosowano system tramwajów linowych. Niemcom w sukurs przyszła ich własna rodzima nauka i technika – elektryczność. Tramwaj elektryczny mógł być zasilany z tzw. trzeciej szyny lub podwieszanej linii energetycznej.

Grudziądz



Tramwaj na ul. lipowej (obecnie Legionów)
w Grudziądzu

Nasze miasto w Prusach nie wyróżniało się niczym szczególnym. Było typowym ośrodkiem rozwijającego się przemysłu lekkiego. Podobnie jak w innych miastach Prus, władze na Pomorzu organizowały coroczną *Westpreussische Gewerbe-Ausstellung* (Wystawę Rzemiosła Prus Zachodnich). Tego typu imprezy stawały się często bodźcem do prezentacji tzw. nowinek technicznych w tym komunikacyjnych. Grudziądz, jak miasta Alenburg, Augsburg czy Zittau (organizatorzy

podobnych wystaw) postanowił zbudować linię tramwajową z dworca kolejowego do terenów wystawowych. Celem tej inwestycji był publiczny transport związany z wystawą.

Tramwaj konny miał być w pierwszej wersji czasowym rozwiązaniem i stosunkowo tanim w budowie. Na posiedzeniu 22 stycznia 1896 r. w hotelu „Pod Złotym Lwem” przy Oberthornerstraße (Al. 23 Stycznia) przedstawiciele władz miasta i przedsiębiorcy założyli „Komitet Budowy Linii Tramwajowej”. W czasie serii posiedzeń szybko okazało się że budowa nawet tak niewielkiego systemu tramwajowego jest bardzo dużą ingerencją w struktury miasta. Głównym problem było układania torów, oraz rozwiązania regulacji ruchu: mijanki i ostre łuki w starej części Grudziądza.

Projekt zakładał:

- budowę linii tramwajowej (Dworcowa - Legionów) o długości 3,6 km,
- budowę zajezdni tramwajowej przy ulicy Dworcowej,
- budowę systemu mijanek na trasie,
- zastosowanie rozstawu szyn 1000 mm,
- zastosowanie szyn żłobkowych.

Ponadto ustalono wysokość pożyczki na 96 200 marek (pożyczka została wyasygnowana przez lokalnych przedsiębiorców). Prace budowlane miały być zakończone w 5 miesięcy. 14 czerwca linia miała przewozić gości z dworca na teren wystawy (teren za dawnym kinem Tivoli).

Przedstawiciele komitetu budowy mieli mało czasu. Odbyli rekonesanse w Bydgoszczy, Toruniu, Gdańsku i Elblągu – miastach, gdzie już działały systemy tramwajowe. Szczególnie interesowali się systemami z rozstawem na 1000 mm. Wąski tor znacznie zmniejszał nakład pracy i przede wszystkim koszty. Projektanci i budowniczowie mieli jednak do rozwiązania sporo problemów. Jednym z nich był przebieg trasy. Zakładano, że tor poprowadzony będzie w osi jezdni na trasie Dworcowa – Focha – Al. 23 Stycznia – Klasztorna – Rynek – Długa – Stara – Rybny Rynek – Wybickiego – Legionów. W wyniku dyskusji padła propozycja ułożenia torów Włodka – Toruńska pomijając Focha i znaczną część Al. 23 Stycznia. Przeprowadzono konsultacje i badanie natężenia ruchu za pomocą zwykłych wozów konnych. Ostatecznie padł wybór pierwszej wersji.

Kolejny problem to wybór firmy i zakup taboru. Śmiałą ofertą była propozycja firmy z Berlina (Dessauer Gasbahn-Gesellschaft) budująca tramwaje z napędem pneumatycznym i gazowym. Ta opcja była jednak zbyt kosztowna (270 000 marek). Berlińska firma Havestadt und Contag przedstawiła propozycję sprzedaży tramwajów elektrycznych. Koszt zakupu miał wynosić 259 000 marek. I ta oferta przerastała możliwości finansowe akcjonariuszy i władz miasta.

Zdecydowano, że tramwaj będzie konny. Koszt budowy szacowano na ok. 150 000 – 170 000 marek. W konkursie wyłoniono firmę C. Behn, która ustaliła

kosztorys na 157 000 marek. W wyniku dalszych ustaleń z wykonawcą powstała spółka z ramienia komitetu „Strassebahn Graudenz & C. Behn” (założyciele Carl Behn, Henning Kampmann, Oskar Kuhn i Robert Scheffeler). Umowy zawierano z burmistrzem Alexandrem Pohlmannem od 27 marca 1896 r., te zaś zakładały min. sposób ingerencji w strukturę ulic, jednoczesne układanie linii gazowej, wodociągowej i kanalizacyjnej, burzenie obiektów wytypowanych przez komisję budowlaną, eksploatację do 40 lat, datę zakończenia budowy na czerwiec 1886r., ulgi na przejazd dla wybranych grup zawodowych, stawki biletów oraz szczegóły techniczne dotyczące parametrów technicznych linii.

W czasie budowy tak jak przewidywały ww. ustalenia układano nowe ciągi wodociągów, linii gazowej i kanalizacyjnej. Ciężko z dzisiejszego punktu widzenia bezmyślnie średniowieczne drewniane trakty w osi jedni. Układano rury które zasypany piaskiem. Następnie układano podtorze i tor z szynami żłobkowymi. Jezdnię przykrywano kostką brukową sprowadzoną z Bornholmu (firma Aktiken – Gesellschaft Bornhomel Granitwerke Hamburg).

Ponadto w czasie prac, okazało się że gęsta zabudowa na starówce uniemożliwia poprowadzenie i tak już ostrych łuków torowisk. Władze zdecydowały o rozbiorze kilku obiektów. Najcenniejsze które „poległy” w czasie budowy to Brama Toruńska i Brama Kwidzyńska. Bramy posiadały portale zbyt wąskie i niskie by można było przejeżdżać wagonem tramwajowym. Rozebrano je do fundamentów.

Tabor dla tramwajów konnych w tamtym okresie często był montowany z podzespołów kupowanych u różnych producentów wagonów tramwajowych, lub w innych zajezdniach tramwajowych. Nic dziwnego że do Grudziądza trafiły wagony z Bydgoszczy. Były to niewielkie dwuosiove wagony z pomostami odkrytymi. Posiadały ręczny hamulec szczękowy, dzwon sygnalizacyjny, oświetlenie naftowe, 12 miejsc stojących i 10 siedzących. Łącznie sprowadzono 6 wagonów.

W sobotę 13 czerwca 1896 roku nastąpiło otwarcie linii. Tramwaj pokonywał całą trasę w 48 minut. System znakomicie się sprawdził. Cykliczne zebrania udziałowców zdawały się to potwierdzać. Spore zyski i duże zainteresowanie mieszkańców, spowodowało że zaczęto planować elektryfikację grudziądzkich tramwajów.

Pod napięciem

Systemy tramwajów konnych z obiektywnych przyczyn szybko były zastępowane tramwajami linowymi, pneumatycznymi, gazowymi, spalinowymi i elektrycznymi. Te ostatnie zdawały się być najbardziej doskonale i dojrzałe technicznie. W 1897 grudziądzcy udziałowcy – spółka „Strassebahn Graudenz & C. Behn” postanowiły sprzedać tramwaje konne z całą infrastrukturą. Transakcja nastąpiła we wrześniu 1897 roku. Nabywcą była spółka „Nordische Elektrizitäts Gesellschaft in Danzing”. Firma z Gdańska miała doświadczenie w elektryfikacji linii gdańskich i w budowie elektrycznych tramwajów w Niemczech. Grudziądz miał być kolejnym

miastem z tramwajem elektrycznym. Powstała nowa spółka „Nordische Elektrizitäts- Aktiken – Gesellschaft, Elektrizitätswerk und Straßenbahn Graudenz”.

Elektryfikacja zakładała następujące prace:

- budowę podstacji w elektrowni miejskiej (ul. M. Curie-Skłodowskiej),
- wydłużenia linii tramwajowej do dzielnicy Tarpno do skrzyżowania z ulicami Paderewskiego, Poniatowskiego Karabinierów),
- ułożenie linii energetycznej na hakach i słupach z zastosowaniem tłumików i naprężaczy lin,
- zakończenie prac do końca 1898 roku, uruchomienie w pierwszej połowie 1899 roku,
- przebudowę wagonów tramwaju konnego na elektryczne z wyposażeniem podzespołów firmy Siemens i AEG,
- system zasilania 260 V.

W czasie prac elektryfikacji dokonano kilku korekt zbyt ostrych łuków na starym mieście. Zakładano bowiem, że modernizacja wagonów doczepnych na silnikowe jest tylko okresem przejściowym, a nowe elektryczne wagony silnikowe posiadają większe ostoje z zestawami kołowymi. Te zaś wymagają łagodniejszych łuków.

Pierwszy tramwaj elektryczny pojawił się na ulicach miasta kilka dni przed wigilią 1898 roku. Były to jednak jazdy testowe, które wykazały m.in. zbyt ostre łuki, potrzebę korekty w podwieszeniu sieci energetycznej. Wagony posiadały odbieraki typu krążkowego, a te wymagały dokładnego ułożenia przewodów nad torami. W 1899 roku sprowadzono elektryczne wagony (silnikowe) z Berlina. Producentem była znana w Niemczech firma AEG. Wagony były stosunkowo prostej konstrukcji. Otwarte pomosty, cztery okna boczne w przedziale pasażerskim oraz świetlik w suficie, pantograf krążkowy oraz dwa pulpity z nastawnikiem jazdy. Oświetlenie było elektryczne. Nowością były tablice kierunkowe z podświetleniem. Wadą były ręcznie uruchamiane hamulce szczękowe. Wymagały dużej zręczności i wyczucia sytuacji na trasie od motorniczych. Wagony pracowały w systemie Pusch Pull, a zatem nie wymagały pętli. Wagon zabierał 18 pasażerów na miejscach siedzących i ok. 20 stojących.

W czasie dwóch pierwszych lat eksploatacji system tramwajowy w Grudziądzu cieszył się dużą popularnością. Świetnie skomunikowane miasto z dworcem kolejowym ułatwiało podróże mieszkańców Grudziądza. Zarząd spółki ustalił taryfikator dotyczący biletów normalnych, ulgowych, przewozu zwierząt i bagaży. Do utrzymania linii stosowano również wagony gospodarcze i techniczne zbudowane ze starych wagonów doczepnych tramwaju konnego. Miasto coraz częściej kierowało swoją uwagę na spółkę tramwajową widząc w tym interes. W kwietniu 1900 roku odkupiono tramwaje za 999 000 marek. Tramwaje otrzymały numery inwentarzowe

oraz napis „Tramwaje Grudziądzkie”. Malowanie pozostawiono, czyli pudło ciemnobrązowe, słupki międzyokienne kremowe, dach szary.

Warto wspomnieć kilka słów o przystankach. Były gęsto rozstawione np. Rynek, Stara – Tkacka – Rybny Rynek – Wybickiego Zakład Karny – Wybickiego Sikorskiego – Rynek Kartoflany. Prędkość i czas przejazdu postrzegano kiedyś inaczej. Same przystanki posiadały zielone zdobione słupy z zegarem podświetlanym oraz tabliczką z rozkładem jazdy.

Załogi tramwajów (motorniczy i konduktor) posiadały jednolite umundurowanie. Konduktor był odpowiedzialny za pobór opłat i wydawanie biletów, sygnalizował również sznurem połączonym z dzwonem gotowość wagonu do odjazdu. W 1901 roku do Grudziądza sprowadzono 4 nowe wagony silnikowe z jednej z niemieckich fabryk (brak danych. Nie wykluczone, że były to lekkie wagony typu Herbrand).

W 1903 roku w zajezdni na inwentarzu było 13 wagonów silnikowych i 5 starych konnych które czekały na dalszy los.

W latach 1906-1907 wymieniano sukcesywnie zużyte szyny. Nowe były typu tzw. cięższego, a zatem mogły znosić dłużej dość spore obciążenia. Najbardziej torowcom dawały się we znaki ostre łuki na starówce. Tu szyny zużywały się bardzo szybko, podobnie jak zestawy kołowe w wagonach, które należało przetaczać na specjalnej tokarce lub wciskać metodą na gorąco nową obręcz koła.

Rozwój Grudziądza sprawił, iż magistrat postawił pytanie czy nie należało by zbudować drugą linię tramwajową. Decyzje zapadły w 1911 roku. Szacowany koszt miał wynosić 150 000 marek. Plan zakładał:

- budowę linii nr 2 na trasie Al. 23 Stycznia – Chełmińska – Bydgoska,
- elektryfikację linii i budowę 10 przystanków,
- ruch tramwajów tak jak na linii nr 1 Pusch Pull (bez pętli).

Pojawiły się jednak inne wyzwania. Technika wyraźnie robiła postępy. Zastosowano nowe bardziej pojemne tramwaje z wagonami doczepnymi, a te wymagały pętli na końcówkach linii lub mijanek z torem odstawczym dla doczep. Nowe tramwaje posiadały nowe mocniejsze silniki, a te potrzebowały wyższego napięcia do 500 V. Odchodzono również od pantografów krążkowych na rzecz pałakowych lub nożycowych, bardziej wydajnych i bezpieczniejszych (w Grudziądzu dość szybko wymieniano krążkowe pantografy na wagonach na pałakowe).

Władze Grudziądza w 1911 roku rozpoczęły wymianę przewodów jezdnych oraz torów na najstarszym odcinku Dworcowa – Focha i Legionów. Zakupiono 4 wagony z firmy niemieckiej AEG i dwa wagony w Królewcu produkcji Steinfort z wagonami doczepnymi. Pojawiło się też nowe malowanie taboru – pudła jasno żółte (żółty Crayola) z brązowymi paskami w liniach okien. Łącznie w eksploatacji było 19 pociągów tramwajowych. Jako doczepy wykorzystywano również stare wa-

gony tramwaju konnego. Nowe wagony posiadały zamknięte pomosty co znacznie poprawiło komfort pracy motorniczego. Do 1913 roku zlikwidowano w starych wagonach silnikowych i doczepnych otwarte pomosty. W międzyczasie przebudowano zajezdnię tramwajową budując nową halę postojową z kanałami rewizyjnymi dla 8 wagonów.

Wybuch I Wojny Światowej wstrzymał na kilka dni eksploatacja tramwajów na obu liniach. Szybko jednak uruchomiono linię „szpitalną” przewożąc rannych żołnierzy z dworca do szpitala przy ulicy Legionów. Po za tym odbywały się w miarę normalne kursy na obu liniach.

1920 r. Polska

Polacy przejęli nowoczesny jak na tamte lata środek transportu sprawnie i dość szybko. Prezydent Józef Włodek bardzo interesował się stanem ekonomicznym i gospodarczym miasta. Jego statystyki skrzętnie spisywane do dziś mogą budzić podziw.

Takie dane jak zużycie wody, prądu, dostawy towarów są cennym źródłem informacji historycznych. Tramwaje przyjęto na stan z nową nazwą „Miejskie Tramwaje, Elektrownia i Wodociągi”. Prezydent stworzył nowe struktury władz zarządzających tramwajami. Określono nowe stawki za przewozy, przepisy porządkowe i korzystano bez większych problemów z „prezentu” (czyt. tramwajów) jaki pozostawili po sobie Prusacy.

Należy dodać, że w momencie przejęcia tramwajów od strony Pruskiej torowiska i sieć energetyczna była w dobrym stanie technicznym, gorzej przedstawiał się stan techniczny wagonów silnikowych. Pierwsze poważniejsze problemy pojawiły się pod koniec lat 20. XX wieku. Liczne awarie i zużywające się torowisko zmuszały miasto do początkowo prowizorycznych napraw, ale i planów co do przyszłości całego systemu tramwajowego. Krajowy przemysł oferował nowy tabor – np. Fabryka Tramwajów w Sanoku czy Fabryka Lilpop, Rau i Löwnenstein w Warszawie produkowały nowoczesne tramwaje, jednak miasto nie kwapiło się na jego zakup. Dlaczego? Trudno dziś jednoznacznie oceniać działanie gospodarzy z tamtego okresu, jednak przypomina ono bardzo mocno czasy dzisiejsze. Brak wizji i planów sięgających lata do przodu, to zapewne jedna z przyczyn i słaba kondycja ekonomiczna miasta.

Zdecydowano się na przebudowę i remont starych tramwajów i tak powstało zaledwie 5 „nowych” tramwajów. Torowisko linii nr 2 przedłużono od skrzyżowania ul. Chelmińskiej z Bydgoską do strzelnicy (osiedle Chelmińskie).

W 1938 roku linię nr 2 wydłużono do ul. Południowej. Na całej trasie wzorem istniejących odcinków zbudowano system krótkich mijanek. W międzyczasie ustawiono nowe przystanki z podświetlanymi tablicami kierunkowymi.

W 1939 r. planowano budowę linii tramwajowej do Mniszka, oszacowano koszty i przyjęto wstępne projekty. Jednocześnie rozpoczęto niewielkie prace remontowe na istniejących odcinkach.

II Wojna Światowa

Okres okupacji zaznaczył się intensywną eksploatacją przestarzałego taboru. Władze niemieckie jednak nie przewidywały możliwości awarii czy też zakupu nowych wagonów, a tym bardziej remontów torowisk. Załoga zajezdni musiała pracować w narzuconym tempie pracy i borykać się ze starym taborem. Jakikolwiek opóźnienia w naprawach, awarie były podciągane pod sabotaż. Jednak w 1943 roku pojawiały się bardzo ciekawe plany dotyczące rozwoju miasta. Niemcy zakładali, że Grudziądz do 1960 roku powinien osiągnąć liczbę ok. 300 tys. mieszkańców i być największym ośrodkiem przemysłowym (przemysł średni) w regionie. Zakładano min. budowę 4 nowych linii obok istniejących dwóch:

Dworzec – Szpital (jez. Rudnik)

Tarpno – Owczarki

Al. 23 Stycznia – Mniszek

Al. 23 Stycznia – Tuszewo

Plany bardzo ciekawe i ambitne. Te pomysły (dotyczące nowych linii tramwajowych) jak się później okazało, wracały już w powojennej Polsce, ale do ich realizacji nigdy nie doszło.

Lata 1945-1989

Po zakończeniu działań wojennych mało kto zdawał chyba sobie sprawę z możliwości uruchomienia systemu tramwajowego. „Pod młotami i kilofami” padały kolejne systemy tramwajowe w Polsce: m.in. Belsko-Biała, Koszalin, Słupsk,



Tramwaje na Pl. 23 Stycznia przy "Jaju"
(lata 60. XX w.)

Zgorzelec (część Polska), Kostrzyn, Jelenia Góra i inne. W Grudziądzu wydawało by się, że będzie podobnie, jednak nowa władza zdecydowała inaczej. Synonim nowoczesności miał ponownie ożyć. Już 20 listopada 1945 roku ruszył pierwszy tramwaj. Miasto zniszczone i wypalone przywitało wagon na linii nr 1. Jeszcze tego samego dnia doszło do kolizji z udziałem żołnierzy rosyjskich. Rozpędzona ciężarówka z impetem wyjechała z ul Armii Krajowej i uderzyła w wagon jadący od strony Tarpna. Tramwaj „wpadł” na chodnik przed zakładem fryzjerskim. Na szczęście skończyło się na potłuczeniach.

Do odbudowy grudziądzkich tramwajów, brakowało nie tylko sprawnego taboru, ale również całej infrastruktury. Z archiwum grudziądzkiego muzeum wiemy,

że załoga toromistrzów z Grudziądza jeździła po kraju, do miast gdzie likwidowano tramwaje. Szyny, przewody jezdne i wyposażenie ściągano m.in. z Koszalina.

W 1948 roku uruchomiono linię nr 2 i planowano budowę linii nr 3 do Tu-



TRAMWAJ NA UL. WYBICKIEGO
W GRUDZIĄDZU. (LATA 60. XX W.)

szeza, gdzie znajdowały się zakłady przemysłu gumowego i zaplecze parowozowni. Ciągłe borykano się ze starymi i mocno wyeksploatowanymi wagonami silnikowymi. Krajowy przemysł w 1948 roku rozpoczął produkcję kopii niemieckiego tramwaju KSW (Kriegsstraßenbahnwagen) pod nazwą N. Wagon posiadał bardzo prostą konstrukcję wzorem wagonów KSW. Niestety miasto długo nie decydowało się na zakupy nowego taboru. To przysparzało kłopoty znane z okresu międzywojennego – opóźnienia,

awarie i zawieszane kursy. Tymczasem zakłady GZPeGum Stomil stanowczo domagały

się linii pracowniczej. Były gotowe na pokrycie części kosztów budowy linii tramwajowej i zakupu nowych wagonów. Skostniały system dał jednak znać o sobie – skończyło się na zebraniach i postulatach. Dopiero w 1953 roku zakupiono pierwszy wagon N. Stare wagony wykorzystywano jako doczepy. Do 1959 roku do Grudziądza trafiło 17 nowych wagonów serii N i w późniejszym czasie doczep ND. Stare wagony kasowano. Jako uzupełnienie taboru ściągnięto z Krakowa 8 wagonów silnikowych, które nie były zbyt wartościowe, jednak wypełniały braki taborowe. Wagony otrzymały barwy biało-czerwone, żółte numery inwentarzowe z czarnym cieniem, oraz herb miasta.

Po 1959 roku ponownie sięgnięto do planów rozbudowy systemu tramwajowego. I ponownie system sterowania centralnego w PRL-u zamroził wszelkie pomysły, a były to:

- budowa linii tramwajowej do Mniszka,
- zakup nowych tramwajów 13 sztuk,
- przebudowa układu torowisk na starym mieście.

Należy dodać że w tym okresie dwie linie kursowały na trasie:

Linia 1: Dworcowa – Tarpno,

Linia 2: Południowa – Al. 23 Stycznia.

Ok. 1968 roku na Al. 23 Stycznia zbudowano nową trafostację, która znacznie usprawniła zasilanie linii nr 1 i była to ostatnia inwestycja od czasów II Wojny Światowej.

W 1969 roku pewien profesor z Warszawy, niejaki Jan Podoski opracował układ zbiorowej komunikacji dla miasta Grudziądz. Dokument posiadał m.in. zakres prac związanych z likwidacją systemu tramwajowego w mieście. Jedną z sugestii było zastosowanie trolejbusów, które jak wiadomo są powolne i uczestniczą w ruchu samochodowym. Są słabym rozwiązaniem podobnie jak autobusy. Sprzeciw mieszkańców był bardzo duży – władza jakimś cudem ustąpiła. Był jednak pewien „hak” na opór społeczeństwa. Władza przestała łożyć środki finansowe z budżetu centralnego na tramwaje. Chciano by ten system samodzielnie „wymarł”, a wizja budowy linii trolejbusowych ciągnęła się do końca lat 70 tych XX wieku.

W 1970 roku tramwaje przedstawiały obraz grozy. Nieremontowane wagony, zużyte torowiska, przestarzały system mijankowy i brak koncepcji na dalsze plany. Władze miasta zdawały sobie sprawę, że muszą podjąć działania. Sprawa likwidacji pojawiała się w czasie posiedzeń władz wojewódzkich, ale ciągle ją odrzucano. W 1973 roku zbudowano pętlę Południowa, a w 1978 Pętlę Tarpno likwidując tzw. końcówkę na ulicy Legionów. W 1975 roku w czynie społecznym rozpoczęto budowę nowego odcinka linii nr 2 w kierunku do Mniszka. Budowa zakładała:

- ułożenie szyn ciężkich na podtorzu,
- budowę sieci skompensowanej,
- system mijanek,
- praca tramwajów w systemie Pusch Pull.

W efekcie powstał odcinek o długości 1,9 km, który oddano do eksploatacji 21 lipca 1978 r. Niestety jak to w socjalizmie bywało, podtorze wysypywano piaskiem (szuter wędrował na prywatne działki), co spowodowało zapadanie się szyn pod jadącym tramwajem. Odcinek ten zawieszono i zlikwidowano całkowicie w 1994 roku.

Wreszcie przełomowym okazał się rok 1980 kiedy to miasto zaczęło stopniowo pozyskiwać środki na tramwaje z budżetu centralnego i kasy miasta. Pojawiły się nowe możliwości.

Z Torunia sprowadzono nowe tramwaje Konstal 805Na, będące rozwiniętą kopią czeskiej Tatry T 3. Wagony były krokiem milowym. Ogrzewane, automatycznie otwierane drzwi, kabina motorniczego, szyby fotochromowe, dwuosiove skrzynne wózki. Sprowadzono również kilka sztuk wagonów N z doczepami z Łodzi. Były to wagony po modernizacji, polegającej na pozbawieniu dwukierunkowego ruchu (jeden pulpit sterowniczy) z drzwiami otwierającymi się automatycznie. Tymczasem wagony 805Na ze względu na swoją długość wymusiły przebudowę luków na stacji Stawki oraz luków na pętlach.

Okres lat 1980-1989 to przebudowa układu torowego na linii nr 2:

- dwutor układany odcinkami od Al. 23 Stycznia do ul. Kraszewskiego,
- przebudowa węzła Al. 23 Stycznia, plany budowy torów ulicą Rapackiego,
- budowa trójkąta zwrotnego przy ulicy Dworcowej,

- wymiana sieci jezdnej na linii nr 2 Al. 23 Stycznia – Południowa,
- nastąpiła zmiana organizacji ruchu linii nr 2 – wydłużono ją do Tarpna (miało to zalety ale i poważne konsekwencje. Tramwaje obu linii musiały na odcinku Al.23 Stycznia kursować „gęsiego”).

Rok 1990

Zmiany polityczne w kraju wydawały się nie mieć znaczenia dla tramwajów w Grudziądzu. System pracował bez większych trudności. Do 1990 r. wycofano wszystkie wagony serii N, a całość przejęły dość nowoczesne wagony Konstal 805Na. Powstały plany zakupu nowych tramwajów 805Na w ramach samodzielnego budżetu miasta.



Zajezdnia tramwajowa w Grudziądzu.

5 września 1993 roku w zajezdni wybuchł pożar. Ogień strawił halę postojową, a w niej 11 wagonów. 2 stojące przed halą zostały poważnie uszkodzone. Trudną sytuację taborową wsparło województwo przekazując środki na zakup 6 wagonów. 4 wagony przekazała Warszawa – w tym przypadku trzeba było zmienić wózki na rozstaw 1000 mm. Wkrótce odbudowano zabytkową zajezdnię, modernizując przy okazji jej zaplecze socjalne i techniczne.

W 1996 roku zbudowano pierwszy tor na osiedle Rządź od pętli Południowa. Był to krok milowy dla Grudziądza. Usprawniło to życie



mieszkańców, którzy bardzo szybko mogli podróżować z odległej dzielnicy do centrum miasta. W tym samym roku zakupiono używane wagony serii (Düwag i MAN) GT6 z Niemiec:

- 2 sztuki GT6 z Mannheim (Düwag),
- 4 sztuki GT6 z Würzburga (MAN),
- 2 sztuki Pusch Pull GT6 ZR (MAN).



Zajezdnia tramwajowa współcześnie.

utrudniało płynny przejazd pociągów tramwajowych przez kolejne 19 lat.

XXI wiek



W 2005 roku ówczesne władze miasta zdecydowały o zawieszeniu linii nr 1, argumentując to niską frekwencją pasażerów. Nic dziwnego skoro do dworca kierowano coraz więcej linii autobusowych. Linię przywrócono do eksploatacji w 2006 roku.

W 2009 pojawiła się koncepcja remontu i modernizacji 100% sieci tramwajowej. Projekt i analizy techniczne zakładały:

- wymianę torowisk w całej sieci,
- przebudowę przystanków,
- budowę dwutonu na odcinkach – Rybny Rynek Tarpno, Kraszewskiego – Południowa,
- wymianę sieci jezdnej na półskompensowaną na dedykowanych odcinkach wg projektu,
- budowę splotu szyn na starówce,
- budowę nowego przebiegu trasy dla linii nr 1 (Rapackiego – Al. 23 Stycznia),
- modernizację 6 wagonów 805Na,
- budowę systemu „zielonej fali” dla tramwajów.



W 2010 roku zdecydowano o likwidacji wagonów przegubowych serii GT6, sprzedając je do Łodzi i zakupie większych – 10 sztuk z miasta Krefeld. Jest to seria GT8.

W efekcie realizacji projektu tzw. modernizacji rozpoczęła się seria nieudanych przetargów i zakulisowe historie dotyczące finansowania przedsięwzięcia. (Pozyskiwano środki z UE, które „rozdziela” UM w Toruniu).

W 2012 roku rozpoczęto prace, które trwały do 2015 roku. Nie zrealizowano zakładanego projektu, a wykonano tylko jego część (argumentacją jest brak przydzielonych środków na 100% realizację zakładanego projektu). Wykonano:

- modernizację 6 wagonów 805N (cztery silnikowe, dwie doczepy aktywne),
- budowa dwutoru Kraszewskiego – Południowa i powieszenie sieci jezdnej półskompensowanej,
- budowa splotu na starówce i powieszenie nowej sieci jezdnej,
- budowa dwutoru Rybny Rynek – Tarpno i powieszenie sieci jezdnej półskompensowanej,
- przebudowa pętli Tarpno,
- budowa sygnalizacji świetlnej (w założeniu miała być „zielona fala”),
- system informacji dla wybranych przystanków,
- przebudowa stanowiska kierowania ruchem w zajezdni tramwajowej.

W międzyczasie zdarzyło się coś co jest najgorszym rozwiązaniem dla zakładów komunikacyjnych. MZK zostało obarczone odśnieżaniem miasta, otrzymało schronisko dla zwierząt, a organizacją kursów i rozkładów zajęła się komórka z ramienia UM w Grudziądzu. Brak elementarnej wiedzy ze strony tej komórki powodują jazdę autobusów równoległe do kursów tramwajowych. Spowodowało to m.in. ponowną likwidację linii nr 1.



Tramwaj PESA w Grudziądzu.

Linia nr 2 ma jednak przewagę nad autobusami w Grudziądzu – jedzie z punktu A do punktu B najkrótszą trasą. Autobusy tymczasem fundują pasażerom wycieczki po zakamarkach miasta. Szkoda bo tak marnuje się potencjał komunikacyjny.

W 2015 roku w lutym do Grudziądza ściągnięto na testy wagon PESA SWING. Jego 5 członowa wersja pracowała przez miesiąc na trasie Rządź – Dworzec obsługując tymczasową linię nr 3. Wstępne wnioski jakie nasuwały się to przed

wszystkim sztywne wózki (wagon posiada 100% niskiej podłogi), które niszczą ostre łuki. Miasto ma w planach zakup 14 wagonów nowej generacji i z pewnością dla

Grudziądz mógł być dedykowany model PESA TWIST ze skrotnymi wózkami w wersji np. 3 członowej. Ostatnie doświadczenia z Torunia i Bydgoszczy potwierdzają fakt niszczenia torów i wykolejenia.



Modernizacja sieci tramwajowej w Grudziądzu. Plac 23 Stycznia.

Pogrzebano również pomysły budowy linii do osiedla Lotnisko czy Mniszek, gdzie były ku temu liczne okazje związane z przeprowadzanymi inwestycjami drogowymi w Grudziądzu, np. modernizacja ulicy Hallera – Warszawska czy budowa ulicy Konstytucji 3 Maja.

Budowa nowej linii w Grudziądzu na razie pozostaje w sferze marzeń mieszkańców, być może zmiany władz w przyszłości spowodują, że doczekamy się spójnego systemu tramwajowo – autobusowego w mieście, i wreszcie tramwaj pojedzie do Kobylanki lub do Mniszka.

=====

Bibliografia:

Monografia MZK Grudziądz 1996 r. praca zbiorowa

Die StraÙebahnen Berlins 1974 r. praca zbiorowa

Łódzka Podmiejska Komunikacja Tramwajowa 1901-2001 Emi Press praca zbiorowa

Modernizacja Sieci Tramwajowej w Grudziądzu – Studium modernizacji tramwajów w Grudziądzu Stadtraum Berlin 2008 r. praca zbiorowa

Zdjęcia:

Zbigniew Zawadzki
Muzeum w Grudziądzu
Gunnar Chrystensen
Ole Nevenius
Maciej Wiśniewski

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, Janusz Hinz. Logo KMDG wykonał Grzegorz H. Rygielski.

