

Historia tramwajów elbląskich

1885

Wśród władz miejskich mocno uprzemysłowionego, wschodniopruskiego Elbląga pojawiła się koncepcja uruchomienia tramwajów miejskich. Tramwaje miały łączyć przystań nad rzeką Elbląg z rynkiem i dworcem kolei, także z ulicą Dolną oraz skrzyżowaniem Królewieckiej i Teatralnej. Miały kursować także do browaru i parku Bażantarnia.

1895

Wyłoniona w przetargu firma *Union-Elektricitäts-Gesellschaft* wybudowała kompletną infrastrukturę potrzebną do uruchomienia komunikacji tramwajowej, zakupiła tabor i rozpoczęła przewozy na dwóch pierwszych trasach.

22 listopada uruchomiono linie:

1 Reichsbahnhof – Friedrich-Wilhelm-Platz – Alter Markt – **Am Elbing**

2 Friedrich-Wilhelm-Platz - Alter Markt - Königsberger Strasse – **Sternstrasse**

Długość sieci w pierwszym okresie funkcjonowania wyniosła 3,3 km.

Zajezdnię z elektrownią wybudowano przy Hospitalstrasse.

Tabor stanowiło **10** wagonów silnikowych produkcji *Gebr. Hofmann* z Wrocławia, wyposażonych w elektrykę firmy *Union*.

1897

Trasę od Sternstrasse wydłużono o 3,2 km, do podmiejskiego wówczas parku Vogelsang.

Ruszyła nowa linia:

3 Alter Markt – Königsberger Strasse - **Vogelsang**.

Linie **2** wydłużono do dworca kolejowego.

Firmę UEG zastąpiło przedsiębiorstwo *Elbinger Strassenbahn m.b.H.* (Tramwaje Elbląskie).

1913

Firma UEG operowała **21** wagonami silnikowymi, w tym pięcioma sprowadzonymi w **1906** roku z Recklinghausen.

1922

Tramwaje w Elblągu przetrwały I wojnę światową, spółka znalazła się jednak w fatalnej kondycji finansowej. 22 lata przed zapisanym w umowie terminem, bliska bankructwu spółka *Elbinger Strassenbahn m.b.H.* stała się własnością miasta Elbląga.

1927

Otwarta zostaje długa na 2,5 km trasa przez Ziesestrasse do krańcówki w połowie Paulikirchstrasse – przy skrzyżowaniu z **Pangritzstrasse**. Ruszają także tramwaje w ciągu Poststrasse oraz Äusserer Georgendamm, do skrzyżowania z Trusostrasse (**Pädagogische Akademie**). Trwa budowa nowej zajezdni.

Nazwy w dawnym Elblągu

Pädagogische Akademie - Akademia Pedagogiczna, znajdowała się przy skrzyżowaniu Äusserer Georgendamm i Trusostrasse.

Äusserer Georgendamm – ul. Bema

Trusostrasse – ul. Mickiewicza

Alter Markt - ul. Stary Rynek.

Am Elbing - obecnie Wyb. Gdańskie, dawniej przystań statków parowych nad rzeką Elbląg.

Poststrasse – ul. Pocztowa

Friedrich-Wilhelm-Platz – pl. Słowiański

Hospitalstrasse – ul. Szpitalna

Mühlendamm – ul. Traugutta

Reichsbahnhof – dworzec kolejowy

Sanssouci - gospodarstwo w pobliżu skrzyżowania Jahnstrasse i Wittenfelderstrasse.

Jahnstrasse – ul. Agrykola

Wittenfelderstrasse – ul. Kościuszki

Vogelsang – obecnie park Bażantarnia

Königsberger Strasse – ul. Królewiecka

Sternstrasse – ul. Dąbka

Ziesestrasse – ul. Browarna

Pangritzstrasse – ul. Wiejska

Pangritz – dzisiejsza dzielnica Zawada

Paulikirchstrasse – ul. Obrońców Pokoju

1928

Inauguracja trasy przez Mühlendamm, do krańcówki **Sanssouci** przy skrzyżowaniu Jahnstrasse/Wittenfelderstrasse. Linia **3** połączyła **Sanssouci** ze starym rynkiem i przystanią. Od tego roku w Elblągu funkcjonują dwie zajezdnie tramwajowe. Otwarty został zakład z sześciotorową halą przy ulicy Ziesestrasse 91. Ta zajezdnia działa do dziś.

Długość sieci wyniosła 15,5 km toru pojedynczego (bez zajezdni).

Suma długości odcinków dwutorowych (mijanki) wyniosła 1,6 km.

Trasy:

1 Reichsbahnhof – Markt - Königsberger Strasse - **Vogelsang**

2 Pangritzstrasse – Ziesestrasse - Poststrasse - **Pädagogische Akademie**

3 Sanssouci – Mühlendamm – Alter Markt – **Am Elbing**

1930

Zamknięto nierentowny odcinek do Am Elbing. Linię 3 skrócono do **Friedrich-Wilhelm-Platz**.

1945

Ruszają prace przy uruchomieniu tramwajów po zakończeniu wojny, w odbudowie pomagają pracownicy **warszawskiego MZK**. Utworzono przedsiębiorstwo **Tramwaje Miejskie w Elblągu**, które weszło w posiadanie dwóch zajezdni, 17,5 km toru pojedynczego, podstacji trakcyjnej, sieci zasilającej, 24 wagonów silnikowych, 13 doczepnych, 6 gospodarczych.

Nie zdecydowano się na odbudowę poważnie zniszczonej zajezdni przy ulicy Szpitalnej.

Do końca roku uruchomiono 4 wagony silnikowe.

1946

Na początku czerwca ruszyły tramwaje linii **1** między dworcem kolejowym a ulicą Obrońców Pokoju.

Jesienią udało się uruchomić linię **2** z Bażantarni, przez rynek do ul. Bema.

1947

W kwietniu ruszyły tramwaje do Agrykoli. Tak jak przed wojną, skierowano tam linię **3** z Placu Słowiańskiego.

1951

Doczekał się realizacji przedwojenny plan wydłużenia trasy w ciągu ul. Grunwaldzkiej, o 2 kilometry od dworca do skrzyżowania z Druską. Przedłużono tam linię **1**. Tramwaje kursują po sztyldem **Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Elblągu**. Trasa na Grunwaldzkiej do dziś jest częściowo jednotorowa.

1952-1953

Z Gdańska i Krakowa przekazano 14 używanych wagonów.

1954

Od tego roku za komunikację tramwajową odpowiada **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Elblągu**.

1955

Trasę w ciągu ulicy Bema wydłużono od ślepej krańcówki przy Mickiewicza do nowo wybudowanej pętli przy Saperów. Także na Obrońców Pokoju powstała pętla tramwajowa.

Do Elbląga trafiają pierwsze wagony produkcji powojennej: dwa wozy **2N** przekazane z Łodzi, wyprodukowane rok wcześniej.

1956

Przy Bażantarni powstała pętla, jednak kosztem skrócenia trasy o kilkaset metrów, do skrzyżowania Marymonckiej z Waryńskiego.

1960

Przez 5 lat dostarczono 27 wagonów silnikowych oraz 17 doczepnych generacji „N”. Dzięki temu wycofano wyeksploatowane wagony wyprodukowane przed II wojną światową. *Enki* przez kolejne 20 lat mają w Elblągu wyłączność.

1967

Ogólnoswiatowy trend likwidacji komunikacji tramwajowej w pewnym stopniu dotknął także Elbląg. Zlikwidowano trasę do cmentarza Agrykola wraz z kursującą tam linią **3**.

1968

Tramwaje przestały kursować przez stare miasto. Powodem miał być zły stan Bramy Targowej pod którą biegło torowisko. Od tej pory wszystkie linie tramwajowe w Elblągu kursują przez ulicę Pocztową.

Trasy w okresie 1968-1986:

1 Druska - Dworzec - pl. Słowiański - Pocztowa - Browarna - **Obrońców Pokoju**

2 Marymoncka - Królewiecka - Pocztowa - pl. Słowiański - Bema - **Saperów**

1972

Ruszyły modernizacje posiadanych wagonów. Wszystkie *enki* otrzymały pełne, białe fartuchy, podwójne oświetlenie przednie, drzwi harmonijkowe, hamulce szynowe, w doczepkach zamontowano oświetlenie końca wagonu. Od kilku lat wszystkie trasy były już zakończone pętlami, dlatego wagony przebudowano na jednokierunkowe i jednostronne.

1975

Przekształcenia własnościowe. Elbląska komunikacja miejska została włączona w struktury **Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku**. Taki stan trwał tylko 6 miesięcy, ale spowodował niemałe zamieszanie. Gdańskie WPK narzuciło swój system numeracji taboru, dodając do numerów elbląskich prefiksy:

048 dla wagonów silnikowych, 059 dla doczepnych. I tak wóz 5N 12 zamienił się w 04812 a 5ND 75 w 05975...

1 lipca 1975 powstało **WPK Elbląg**.

1980

Przybyła pierwsza partia sześciu wagonów szybkobieżnych typu **805Na**. To dla elbląskich tramwajów wielki skok technologiczny. Dotąd eksploatowano tu tylko wozy dwuosiove z bezpośrednim układem rozruchu. Do 1990 roku dostarczono 28 *osiemsetpiątek*.

1986

Pierwsza istotna rozbudowa sieci od 35 lat. Tramwaje pojechały nową, dwutorową trasą o długości niespełna kilometra, od pętli przy ulicy Obrońców Pokoju, przez Dąbka do nowej krańcówki przy skrzyżowaniu z Ogólną. Wydłużono tam linię **1** oraz skierowano nowouruchomioną **trójkę** z pętli Saperów. **Dwójkę** skierowano wówczas na trasę Druska – Marymoncka, którą kursuje do dziś.

Trasy:

1 Druska – Dworzec – Pl. Słowiański – Browarna – Obrońców Pokoju - Dąbka – **Ogólna**

2 Druska – Dworzec – Pl. Słowiański – Królewiecka – **Marymoncka**

3 Saperów – Pl. Słowiański – Browarna – Obrońców Pokoju – Dąbka – **Ogólna**

1989

Zmiana ustroju pociągnęła za sobą restrukturyzację przedsiębiorstw transportowych w całym kraju. Zlikwidowano wojewódzkie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Po 14 latach w Elblągu znów utworzono MPK.

1991

Kolejne przekształcenia struktury prawno-organizacyjnej. W miejsce likwidowanego MPK utworzono **Miejski Zakład Komunikacyjny w Elblągu**.

1993

Już po roku **MZK Elbląg** zostaje postawione w stan likwidacji. Miasto Elbląg tworzy podmiot organizacyjny – **Zarząd Komunikacji Miejskiej**, który od tej pory zleca przewozy miejskim spółkom komunikacyjnym – tramwajowej: **Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.** oraz dwóm autobusowym. Taki układ funkcjonuje do dzisiaj.

1996

Ostatnie 8 wozów 5N i 7 egzemplarzy 5ND znikają z elbląskich ulic. Z niemieckiego Mainz zakupiono jednocześnie aż 19 wozów generacji GT6, niekoniecznie młodszych, ale na pewno nowocześniejszych i bardziej komfortowych od wycofanych *enek*.

Egzemplarze serii 5N, 5ND wycofane w 1996 roku:

5N: 009, 011, 012, 015, 016, 017, 031, 032

5ND: 152, 154, 155, 156, 158, 159, 166

2002

Ruszyły tramwaje po nowej, dwutorowej trasie w ciągu ulicy **Dąbka, między Królewiecką a Obrońców Pokoju**. Nowym odcinkiem pojechały tramwaje specjalnie utworzonych linii **4 i 5**, odpowiednio z Druskiej i z Saperów, przez Śródmieście i nową trasę do pętli Ogólna. Trasy linii 1, 2, 3 pozostały bez zmian.

2006

Dobiegają końca duże inwestycje w infrastrukturę oraz tabor elbląskich tramwajów.

Wybudowano odcinek o długości 1,5 km w ciągu ulicy Ogólnej, pętlę Druska zastąpiono nową, bardziej funkcjonalną. Zakupiono pierwsze w historii Elbląga tramwaje niskopodłogowe, 6 wozów **121N** z bydgoskiej Pesy. Gruntownie zmodernizowano jeden wagon 805Na.

Marcin Czapnik

Bibliografia:

Piotr Tomasiak **Tramwaje w Elblągu** Świat Kolei 11/2002