

Tomasz Pieńkowski – absolwent i pracownik Instytutu Historii Sztuki KUL. Pod kierunkiem dra hab. Jana Wiktora Sienkiewicza, prof. UMK, przygotowuje rozprawę doktorską poświęconą muzeom i innym formom ochrony dziedzictwa techniki komunikacji miejskiej. Prezes zarządu Lubelskiego Towarzystwa Ekologicznej Komunikacji.

TOMASZ Z. PIĘNKOWSKI

## TROLEJBUSY W HISTORII I KULTURZE LUBLINA<sup>1</sup>

Pasażerów pociągów wychodzących z lubelskiego dworca głównego wita Plac Dworcowy, którego skala i ogólna estetyka właściwa jest raczej miastu powiatowemu. Wielkomiejskiego prestiżu dodaje jednak elektryczna komunikacja miejska w postaci trolejbusów, które potrafią zaskakiwać osoby przyjezdne: turystów oraz studentów. Przynajmniej niektórzy z nich są przekonani, że ten rodzaj trakcji jest lokalnym wynalazkiem, podobnie jak cebularz lub piwo Perła, i nie występuje nigdzie indziej na świecie. Tymczasem sieci trolejbusowe funkcjonują na niemal wszystkich kontynentach. Od wielu lat bastionem trolejbusów pozostaje Wspólnota Niepodległych

---

<sup>1</sup> Artykuł powstał w oparciu o fragmenty rozprawy doktorskiej *Muzea i inne formy ochrony zabytków techniki elektrycznego transportu miejskiego w Polsce na tle wybranych rozwiązań europejskich*, przygotowywanej przez autora pod kierunkiem dra hab. Jana Wiktora Sienkiewicza, prof. UMK.



Państw, ale są one popularne również w Europie Środkowej, między innymi w Republice Czeskiej i na Słowacji, gdzie czynnych jest łącznie aż osiemnaście sieci. W zachodniej części kontynentu wyróżnia się Szwajcaria oraz Włochy. Kilka lat temu trolejbusy triumfalnie powróciły do Wiecznego Miasta, po trzydziestu trzech latach nieobecności. Jedyną rzymską linię obsługują Solarisy Trollino. Pojazdy tej marki zakupiono również dla zbudowanej od podstaw sieci trolejbusowej w szwedzkiej Landskronie. Trolejbusy z podpoznańskiego Bolechowa kursują w wielu innych ośrodkach miejskich, między innymi w Tallinie, Rydze, Wilnie, Ostrawie, Opawie, Pilźnie, Neapolu, Salzburgu, Coimbrze<sup>2</sup>...

Pierwszym miastem na obecnych ziemiach polskich, które otrzymało trakcję trolejbusową, był Wrocław<sup>3</sup>. 1 lipca 1912 roku uruchomione zostało połączenie z Wilczego Kąta na podwrocławskie wówczas osiedle Brochów, długości 4,4 km. Cały tabor stanowiły cztery trolejbusy (z dwiema przyczepami), pobierające prąd z sieci, w której przewody jezdne zawieszono były w systemie Lloyda-Koehlera – jeden ponad drugim<sup>4</sup>. Funkcjonowanie tej linii zawieszono już dwa lata później<sup>5</sup>. 12 lutego 1930 roku odbyło się uroczyste uruchomienie pierwszej linii trolejbusowej w Poznaniu. Prowadziła ona z Rynku Śródeckiego, ulicą Bydgoską, do pętli ulicznej przy ul. Głównej. W końcu lat trzydziestych powstały projekty budowy drugiej linii – do Osiedla Warszawskiego. Wstępne plany zakładały budowę sieci trolejbusowych połączeń regionalnych w obrębie Centralnego Okręgu Przemysłowego oraz Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. 1 września 1939 roku otwarto pierwszą linię trolejbusową w Olsztynie, od dworca kolejowego do Kolonii Mazurskiej<sup>6</sup>.

Po wybuchu drugiej wojny światowej wzrosło zainteresowanie trakcją trolejbusową w miastach niemieckich (w tym znajdujących się na ziemiach polskich pod okupacją niemiecką). Trolejbus był już wówczas środkiem transportu znacznie bardziej zaawansowanym technologicznie w porównaniu z mało doskonałymi pojazdami sprzed dwu dekad. W przeciwieństwie do tramwaju, jego funkcjonowanie i rozbudowa były znacznie tańsze, a przede wszystkim nie wymagały zaangażowania nadmiernej ilości surowców strategicznych, co w realiach wojennej gospodarki stawało się priorytetem. Dlatego trolejbusy nabierały wyższości nad autobusami – pojazdami droższymi w zakupie i utrzymaniu, a ponadto wymagającymi do eksploatacji coraz trudniej osiągalnych paliw płynnych. Z tych właśnie powodów okupacyjne władze Poznania zdecydowały o uruchomieniu linii na Osiedle Warszawskie<sup>7</sup>. Tabor zasilili trolejbusy sprowadzone z Kijowa. Wiosną 1944 roku oddano kolejną linię – od pętli tramwajowej Ogrody do Sytkowa oraz rozpoczęto modernizację istniejących tras.

2 Kompleksowe omówienie trolejbusów Solaris oraz aktualizowane zestawienie pojazdów dostępne na stronie *www.Solaris Trollino Trolleybuses*, <http://trollino.mashke.org> (1 stycznia 2012).

3 Wszystkie nazwy geograficzne (miejscowości, dzielnice, ulice, stacje kolejowe etc.) podano w polskim brzmieniu współczesnym.

4 *British Trolleybuses*: <http://www.trolleybus.co.uk/history1.htm> (1 stycznia 2012).

5 J. Wojcieszak, *Losy poznańskich trolejbusów*, „Świat Kolei” 2002 nr 4, s. 40.

6 J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, Księży Młyn Dom Wydawniczy Michał Koliński, Łódź 2011, s. 92.

7 J. Wojcieszak, *Losy poznańskich trolejbusów*, s. 40.

Wspomniane wcześniej uwarunkowania funkcjonowania komunikacji elektrycznej w warunkach wojennej gospodarki wpłynęły na zamiar likwidacji trakcji tramwajowej w Gorzowie Wielkopolskim i uruchomienia tam sieci trolejbusowej<sup>8</sup>. Jej budowa przeciągała się jednak, toteż dopiero 23 czerwca 1943 roku na trasę z Frydrychowa do zakładów IG Farben wyjechały cztery trolejbusy MAN-SSW typu MPE4500 wraz z przyczepami. W następnym roku dostawa siedmiu trolejbusów Fiat 6567/511 zapewniła dostateczną ilość taboru do uruchomienia kolejnych tras: z dworca kolejowego do obecnego placu Kazimierza Wielkiego oraz na Zamoście.

Osiemnastego września 1943 roku oddano do eksploatacji pierwsze trolejbusy w Gdyni, funkcjonującej w wojennej rzeczywistości jako ważny ośrodek przemysłowy i baza okrętów Kriegsmarine<sup>9</sup>. Trasa pozbawionej numeru linii prowadziła spod Urzędu Miasta, ulicami: Świetojańska, 10 Lutego, Podjazd, Morską i Chylońską, do dworca kolejowego Gdynia Chylonia. Jeszcze w listopadzie tego samego roku linię udało się przedłużyć do Orłowa. Obsługę zapewniało dziesięć trolejbusów Henschel/AEG wraz z przyczepami trolejbusowymi, pierwotnie przeznaczonych do obsługi niezrealizowanych tras na przedmieściach Gdańska: Siedlcach i Oruni. W podobnych niemożliwych wojennych realiach materializowała się koncepcja budowy sieci trolejbusowej w innym ośrodku przemysłowym Rzeszy – Wałbrzychu<sup>10</sup>. Tutaj jednak plany rozwoju tego – alternatywnego wobec tramwaju – pojazdu elektrycznej komunikacji miejskiej narodziły się już w latach trzydziestych. Trolejbus wydawał się bardziej efektywnym środkiem transportu na wyjątkowo wąskich, krętych i stromych ulicach Wałbrzycha, gdzie ponadto szkody górnicze generowały często uszkodzenia torowisk. Dlatego na przełomie lat 1942/1943 rozpoczęto instalację sieci trolejbusowej od obecnego dworca Wałbrzych Główny, ulicami: Gdyńską, Niepodległości, Mickiewicza, Wyzwolenia, do placu Grunwaldzkiego. Z uwagi na problemy z dostawą taboru, trolejbusy wyjechały na trasę dopiero 27 października 1944 roku, dublując zresztą istniejące od 1899 roku na tej trasie połączenie tramwajowe.

Dziesiątego października 1943 roku ruszyły trolejbusy w Legnicy, podobnie jak Wałbrzych posiadającej już sieć tramwajową. Trasa prowadziła od dworca kolejowego, ulicami: Libana, Orła Białego, Powstańców Śląskich (powrót przez Najświętszej Marii Panny i Skarbową) oraz Złotoryjską do Łasku Złotoryjskiego. Początkowo obsługiwały ją cztery trolejbusy MAN, następnie dokupiono jeszcze kilka pojazdów marki Henschel<sup>11</sup>.

W 1943 roku zdecydowano również o budowie linii w Jeleniej Górze na trasie od dworca kolejowego do Cieplic, a być może także do innych pobliskich miejscowo-

8 *Kronika Komunikacji Trolejbusowej*, <http://www.trolejbusy.strefa.pl> (29 grudnia 2011).

9 M. Połom, T. Palmowski, *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Pelplin 2009, s. 58, 59.

10 J. Podobiński, J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji tramwajowej i trolejbusowej w Wałbrzychu*, „Świat Kolei” 1996 nr 2, s. 34, 35.

11 J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, s. 91.



ści<sup>12</sup>. Jednak przez wzgląd na brak taboru komunikacja trolejbusowa nie została nigdy uruchomiona<sup>13</sup>. Niezrealizowane nigdy plany dotyczyły także Bydgoszczy<sup>14</sup>. Wkrótce po zakończeniu drugiej wojny światowej reaktywowano komunikację trolejbusową w Wałbrzychu, który praktycznie nie uległ zniszczeniom wojennym. Wkrótce udało się przywrócić ruch trolejbusów w pozostałych przedstawionych wyżej miastach. Wyjątkiem pozostał Gorzów Wielkopolski, gdzie sieci nie odbudowano, a zachowane pojazdy wymieniono z Poznaniem na tramwaje<sup>15</sup>. Z kolei w Legnicy nie odtworzono linii w jej wojennym kształcie, ale zbudowano całkowicie nową: 22 lipca 1949 roku jedyny ocalały pojazd marki Henschel wyruszył z dworca kolejowego ulicą Wrocławską oraz Aleją Rzeczypospolitej do lotniska wojskowego<sup>16</sup>. Wcześniej – 5 stycznia 1946 roku – uruchomiono dwie linie trolejbusowe w Warszawie<sup>17</sup>: z Trębackiej do placu Unii Lubelskiej oraz do Łazienkowskiej. Było to możliwe dzięki otrzymaniu od Związku Radzieckiego trzydziestu używanych wcześniej w Moskwie trolejbusów wraz z osprzętem sieciowym. Niebawem istniało już pięć linii, które później były sukcesywnie przedłużane. Ich pojawienie się na ulicach Warszawy było zgodne z radziecką koncepcją, według której tramwaje miały stopniowo zniknąć z centrów miast, zastępowane właśnie przez trolejbusy.

Koniec lat czterdziestych przyniósł rozbudowę sieci w Wałbrzychu i Poznaniu. W Gdyni powstały nowe trasy: do Dworca Głównego, na Mały Kack, Oksywie Dolne i Cisową, a także do Sopotu<sup>18</sup>. Istniały wtedy również niezrealizowane plany budowy nowej sieci trolejbusowej we Wrocławiu: na Psie Pole i Zakrzów.

Wczesne lata pięćdziesiąte przyniosły rozwój istniejących sieci. W Poznaniu uruchomiono nowe połączenia: na Umultowice, Antoninek oraz odnogę z Wilczaka do placu Cyryla Ratajskiego<sup>19</sup>; w Warszawie trolejbusy pojechały z Placu Zawiszy do Alej Ujazdowskich oraz Czerniakowską do Chełmskiej (gdzie powstała nowa zajezdnia), Chałubińskiego i Jana Pawła II do Twardej<sup>20</sup>. W Wałbrzychu tymczasem zdecydowano o całkowitej likwidacji komunikacji tramwajowej i zastąpieniu jej trakcją trolejbusową<sup>21</sup>. 21 lipca 1953 roku trolejbusy wyjechały na ulice Lublina. Jednak już trzy lata później, 31 grudnia 1956 roku, przestała funkcjonować jedyna linia trolejbusowa w Legnicy<sup>22</sup>. Również w sieci poznańskiej skasowano niektóre trasy trolejbusowe, wprowadzając w ich miejsce tramwaje bądź autobusy.

12 I. Łaborewicz, C. Wiklik, *Ballada o jeleniogórskich tramwajach*, Agencja Oferta, Jelenia Góra br [ok. 2002]. Brak potwierdzenia informacji o przedłużeniu linii do Podgórzyna i Cieplic w innych opracowaniach.

13 J. Podobiński, *Tramwaje w Jeleniej Górze*, „Świat Kolei” 1996 nr 1, s. 38–40.

14 J. Dąbrowski, D. Nalazek, M. Stiasny, *Warszawskie autobusy i trolejbusy*, Wydawnictwo Betezda, Rybnik 2005, s. 104.

15 J. Wojcieszak, *Losy poznańskich trolejbusów*, s. 43.

16 J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, s. 92.

17 *Przegubowiec*. Serwis warszawskiej komunikacji miejskiej, <http://www.przegubowiec.com/t-bus/index-tb.htm> (30 grudnia 2011).

18 M. Połom, T. Palmowski, *Rozwój i funkcjonowanie...*, s. 60 i n.

19 J. Wojcieszak, *Losy poznańskich trolejbusów*, s. 43, 44.

20 J. Dąbrowski, D. Nalazek, M. Stiasny, *Warszawskie autobusy i trolejbusy*, s. 107.

21 J. Podobiński, J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji...*, s. 36–38.

22 J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, s. 92.

Pierwsza połowa lat sześćdziesiątych to czas dalszego rozwoju sieci trolejbusowych. W Wałbrzychu szczytowy okres rozwoju trakcji trolejbusowej przypadł na lata 1963–1967. Trolejbusy obsługiwały jedenaście linii, zapewniając dogodne połączenia centrum z Rusinową, Szczawienkiem, Sobięcinem i Nowym Miastem. Także w Gdyni powstały nowe trasy: okrężna przez Oksywie Górne do Portu Wojennego, a także do Stoczni<sup>23</sup>.

Jednak przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych przyniósł coraz wyraźniejszą stagnację, a wkrótce... likwidację większości istniejących sieci. Na fali boomu motoryzacyjnego, który objawił się w zachodniej Europie, podawano w wątpliwość celowość funkcjonowania komunikacji trolejbusowej (oraz tramwajowej). W porównaniu trolejbusów z autobusami te pierwsze traciły ze względu na konieczność budowy i utrzymania sieci trakcyjnej, mniejszą elastyczność i wyższe koszty utrzymania. Nie bez znaczenia było uruchomienie w podwrocławskim Jelczu-Laskowicach w roku 1960 licencyjnej produkcji udanego autobusu Jelcz 272 MEX, a na początku lat siedemdziesiątych – Jelcza Berlieta PR110, następnie Jelcza PR110U. Warto natomiast zauważyć, że Polska Rzeczpospolita Ludowa nie produkowała wówczas taboru trolejbusowego, a konieczność importu pojazdów (z Czechosłowacji i ZSRR) powodowała problemy natury finansowej i organizacyjnej. Decyzję o likwidacji podjęto wówczas między innymi w Poznaniu, także z powodu niefortunnego układu linii, tworzących cztery niepołączone ze sobą trasy, w dodatku bez styczności z zajezdnią, do której musiały być holowane. Ostatnie poznańskie trolejbusy zjechały z linii Ogrody – Smochowice 28 marca 1970 roku<sup>24</sup>. 1 sierpnia 1971 roku wstrzymano ruch na ostatniej linii trolejbusowej w Olsztynie. 29 czerwca 1973 roku ostatni wałbrzyski trolejbus zjechał do zajezdni z trasy linii C: Śląska – Rusinowa<sup>25</sup>. Miesiąc później przestała funkcjonować ostatnia linia trolejbusów warszawskich<sup>26</sup>. Początek lat siedemdziesiątych to zatem zaledwie dwie funkcjonujące sieci trolejbusowe: w Gdyni i Lublinie. W obydwu miastach problemem stawał się brak sprawnego taboru, stąd ograniczanie liczby linii, a w Gdyni – dodatkowo rozbiórka tras na Oksywie oraz do Stoczni<sup>27</sup>.

Jednak już kryzys paliwowy drugiej połowy lat siedemdziesiątych poskutkował projektami budowy nowych sieci trolejbusowych, m.in. w Zakopanem, Krakowie, Bielsku-Białej, Legnicy, Koszalinie, Olsztynie, Płocku, Tychach, Włocławku czy Zamościu. 13 marca 1976 roku na szczelbu centralnym zapadła decyzja o budowie nowej sieci trolejbusowej w Warszawie<sup>28</sup>. Ambitne przedsięwzięcie zakładało powstanie trasy obejmującej południowe dzielnice miasta i miejscowości podwarszawskie: od Służewca, przez Konstancin-Jeziorną, Powsin oraz Wilanów do Dworca Południowego (obecnie Metro Wilanowska). Udało się jednak zrealizować tylko połączenie Warszawy z Piasecznem, ciągiem ulicy Puławskiej. Nową linię otwarto

23 M. Połom, T. Palmowski, *Rozwój i funkcjonowanie...*, s. 65 i n.

24 J. Wojcieszak, *Losy poznańskich trolejbusów*, s. 43, 44.

25 J. Podobiński, J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji...*, s. 39.

26 J. Dąbrowski, D. Nałazek, M. Stiasny, *Warszawskie autobusy i trolejbusy*, s. 110.

27 M. Połom, T. Palmowski, *Rozwój i funkcjonowanie...*, s. 60 i n.

28 J. Dąbrowski, D. Nałazek, M. Stiasny, *Warszawskie autobusy i trolejbusy*, s. 107.



1 czerwca 1983 roku. Do jej obsługi służyło początkowo czterdzieści pojazdów ЗиУ-682, zastąpionych na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych polskimi Jelczami PR110E, budowanymi w Komunalnym Przedsiębiorstwie Napraw Autobusów „Kapena” w Słupsku w oparciu o konstrukcję autobusu Jelcz PR110U z wyposażeniem elektrycznym produkcji gdańskiego Elmoru, a wkrótce zakupiono w szwajcarskim St. Gallen dwanaście trolejbusów Saurer 4T.

Niespełna rok wcześniej – 1 października 1982 roku ruszyły trolejbusy w Tykach<sup>29</sup>. 20 lipca 1985 roku uruchomiono komunikację trolejbusową w Słupsku<sup>30</sup>. Osobliwością stała się oddana do użytku 12 listopada 1988 roku sieć w Dębicy, należąca do Przedsiębiorstwa Rolno-Spożywczego „Igloopol”<sup>31</sup>. Historia elektrycznej komunikacji w tym małopolskim mieście zakończyła się już w październiku roku 1990. 1 września 1995 roku wprowadzono w życie decyzję o „zawieszeniu trakcji trolejbusowej” z Warszawy do Piaseczna<sup>32</sup>, Samo sformułowanie służyło jedynie zapobieżeniu protestom społecznym, albowiem od początku było raczej jasne, że trolejbusy na Puławską nie wrócą. Formalnie likwidacja nastąpiła w 2000 roku, wówczas zdemontowano przewody jezdne. Same trolejbusy – zdekapitalizowane w wyniku kilku lat postoju na placu – przedstawiały znikomą wartość. Ostatecznie 19 pojazdów typu Jelcz kupiło w roku 2001 MPK Lublin. Większość Saurerów przekazano stowarzyszeniom zajmującym się ochroną zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Cztery lata później zlikwidowana została sieć słupska<sup>33</sup>.

W Lublinie, jak już wspomniano, trolejbusy uroczyście wyjechały na ulice 21 lipca 1953 roku, w przededniu Narodowego Święta Odrodzenia Polski... Co może nieco dziwić, był to debiut trakcji elektrycznej w mieście nad Bystrzycą. Lublin, będąc znaczącym ośrodkiem przemysłowym na przełomie XIX i XX wieku, a następnie dynamicznie rozwijającą się stolicą województwa, w czasach II Rzeczypospolitej nigdy nie doczekał się tramwajów, choć istniały poważne plany budowy sieci<sup>34</sup>. Co ciekawe, już w roku 1919 pojawiły się pierwsze projekty „tramwaju bezszynowego”, czyli... trolejbusu. Jak się jednak miało okazać, na elektryczną trakcję w lubelskiej komunikacji miejskiej przyszło lublinianom jeszcze poczekać.

Sześć używanych trolejbusów ЯТБ-2 otrzymał Lublin z Warszawy, gdzie zakupiono większą partię pojazdów LОWA W601 produkcji NRD. Stacjonowały początkowo w zajezdni przy ulicy Lipowej, następnie w przedwojennej zajezdni autobusów przy ulicy Garbarskiej<sup>35</sup>. Trasa pierwszej linii, oznaczonej

29 A. Lubka, M. Stiasny, *Atlas tramwajów*, Poznań 2004, s. 181, 186, 187; *Wojewódzki Portal Komunikacyjny*, <http://www.wpk.katowice.pl/?what=/abc/tbus> (12 marca 2011).

30 *Słupsk. Portal społeczności lokalnej*, <http://www.slupsk.eco.pl/mzk.php?id=1437> (13 stycznia 2010).

31 J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, s. 88, 89.

32 M. Stiasny, *Pożegnanie trolejbusów*, „Świat Kolei” 2002 nr 1, s. 7.

33 M. Stiasny, *Zwijanie trakcji*, „Zajezdnia” 2005 nr 1, s. 8.

34 M.J. Waciński, *Nieistniejący tramwaj w Lublinie*, [http://tnn.pl/Nieistniej%C4%85cy\\_tramwaj\\_w\\_Lublinie,1034.html](http://tnn.pl/Nieistniej%C4%85cy_tramwaj_w_Lublinie,1034.html) (30 grudnia 2011).

35 B. Turżański, *MPK Lublin – 80 lat w obiektywie*, Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik 2009, s. 22–27.

numerem 15<sup>36</sup>, prowadziła od pętli zlokalizowanej przy skrzyżowaniu Alej Racławickich i Radziszewskiego (w sąsiedztwie obecnego hotelu Mercure Unia), Krakowskim Przedmieściem, następnie Królewską, Zamojską i 1. Maja do dworca kolejowego (w drodze powrotnej przez Pocztową i Kunickiego do 1. Maja i dalej po trasie). Jeszcze w tym samym roku oddano do użytku przedłużenie istniejącej linii do dzielnicy Dziesiąta (pętla przy skrzyżowaniu ulicy Kunickiego i Mickiewicza). W roku 1954 uruchomiono trasę przez całe Aleje Racławickie, do pętli przy skrzyżowaniu z Aleją Kraśnicką. Sposobnością do inwestycji komunikacyjnych były obchody 10-lecia PRL. Aby miasto było dostatecznie reprezentacyjne, na ulice wyjechać miały czechosłowackie trolejbusy Škoda 8Tr z nowej dostawy. Ponieważ jednak opóźniały się, wypożyczono z Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk – Gdynia sześć francuskich trolejbusów Vetra. W roku 1957 rozpoczęto budowę nowoczesnej zajezdni trolejbusowo-autobusowej w dzielnicy Helenów. W roku 1959 trolejbusy dotarły ciągiem ulicy Lubartowskiej do pętli przy Unickiej. Wkrótce trasa w ulicy Kunickiego została przedłużona aż do Abramowic, trolejbusy pojechały też nowym odcinkiem w ulicy Piłsudskiego i Lipowej. W roku 1963 na lubelskie trasy wyjechały trolejbusy nowego typu: Škody 9Tr. Wtedy też sieć rozbudowano do kolejnych dzielnic: Sławinka, osiedla Mickiewicza – pierwszego w ramach Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej (przez ulicę Głęboką), a także na Bronowice i Zadębie, gwarantując sprawne skomunikowanie z miastem Fabryki Samochodów Ciężarowych im. Bolesława Bieruta. Później powstała jeszcze trasa przez Aleję Kraśnicką do ulicy Zana, co umożliwiło domknięcie pętli na osiedla LSM. Sieć trolejbusowa (14 linii) obejmowała wówczas zdecydowaną większość dzielnic Lublina. Podobnie jednak jak w innych miastach Polski, trolejbusy dotknął regres, a likwidacja linii na Sławinek w roku 1971 miała być tylko początkiem większych cięć, do których jednak ostatecznie nie doszło. O ile jednak wcześniej rozwój sieci wręcz wyprzedzał budownictwo mieszkaniowe, o tyle brak nowych inwestycji w trakcję elektryczną w dynamicznie rozrastającym się mieście oznaczał

36 Istniało wówczas tylko siedem linii autobusowych, dla których zarezerwowany zakres 1–14 wydawał się wystarczający, planowano bowiem dynamiczny rozwój przede wszystkim trakcji trolejbusowej. Jednak już w roku 1962 pojawiła się linia autobusowa o numerze 14, a wkrótce zakres „trolejbusowy” znalazł się wewnątrz numeracji linii autobusowych, z których zresztą część była dawnymi liniami trolejbusowymi, zastąpionymi trakcją spalinową po likwidacji linii na Sławinek (linie 18 i 20). 1 lipca 1973 roku dla linii trolejbusowych wydzielono nowy zakres: 50–55, rezerwując dla autobusów numery 1–50. 1 stycznia 1984 roku, wobec szybkiego przyrostu linii autobusowych, dodano do numerów linii trolejbusowych prefiks 1, tworząc tym samym obecnie funkcjonujący zakres. Należy tutaj zaznaczyć, że najwyższy numer linii autobusowej (dziennej) to obecnie 85. Osobliwy zakres numeracji linii trolejbusowych, zawierający się w przedziale 150–160, jest więc efektem złożonych procesów historycznych. W obecnych realiach funkcjonowania komunikacji wydzielenie linii trolejbusowych wydaje się jednak sztuczne i niepotrzebne, spowodowane tradycjami czasów PRL, kiedy każdy rodzaj trakcji miał oddzielną taryfę biletową. Tramwaje były najtańsze, trolejbusy – droższe, najdroższe zaś – autobusy. Zob. B. T. [urzański], *Lublin – ze starej szuflady: 1 stycznia 1984 roku*, „Ziutek. Aktualności komunikacyjne” 2004 nr 26 (39), [http://www.ltek.strefa.pl/ziutek/2004\\_39.php](http://www.ltek.strefa.pl/ziutek/2004_39.php) (2 stycznia 2012).



wyraźne kurczenie się obszarów obsługiwanych przez tę trakcję, a w konsekwencji – zmniejszanie udziału trolejbusów w miejskich przewozach.

W roku 1975 sprowadzono do Lublina pierwsze radzieckie trolejbusy ЗиУ-682, które od 1980 roku, po wycofaniu ostatnich pojazdów czechosłowackich, były jedynym typem taboru w elektrycznej komunikacji miejskiej, aż do czasu wprowadzenia w 1988 roku trolejbusów typu Jelcz PR110E.

Niestety, w 1994 roku zniknęły także trolejbusy z głównej ulicy lubelskiego Śródmieścia: Krakowskiego Przedmieścia, którą na odcinku od placu Łokietka do ulicy Kapucyńskiej zamknięto dla ruchu i zamieniono w miejski deptak, co bardzo negatywnie odbiło się na funkcjonalności sieci. Realne plany skierowania trolejbusów na trasę alternatywną: z Krakowskiego Przedmieścia przez ulicę 3. Maja do Alei Solidarności zostały zawieszono na czas nieokreślony, między innymi z uwagi na sprzeciw służb konserwatorskich wobec ustawienia w ścisłym centrum dodatkowych słupów podtrzymujących przewody jezdne<sup>37</sup>.

W ostatnich latach powstały nowe trasy w ciągu ulic: Głębokiej (od skrzyżowania z ulicą Filaretów) – Wileńskiej – Bohaterów Monte Cassino – Orkana – Roztocze, które trolejbusy dojeżdżają do Alei Kraśnickiej. Najmłodszy odcinek lubelskiej sieci zbudowany został wraz z nowym odcinkiem ulicy Antoniny Grygowej<sup>38</sup>.

Trolejbusy są stałym elementem lubelskiego pejzażu. Na szczęście dla pasażerów w nieco odmienny sposób, niż jeszcze kilkanaście lat temu, kiedy z uwagi na niedoskonałości ówczesnej sieci, a także właściwych trolejbusom drążkowych odbieraków prądu, liczne były przypadki odpadnięcia „pałaków” od przewodów jezdnych, co powodowało przymusowy postój trolejbusu w najmniej oczekiwanym miejscu. W tym momencie prowadzący pojazd musiał wysiąść, aby za pomocą umocowanych do odbieraków linek powtórnie podłączyć trolejbus do sieci. Ponieważ prowadzący trolejbus ЗиУ nie dysponował oddzielną połówką drzwi tylko dla niego, wiązał się z tym interesujący zwyczaj wysiadania przez pasażerów na środku skrzyżowania. „Wykolejenia” były szczególnie częste na skrzyżowaniach z ruchem okrężnym, w tym – na placu Łokietka, położonym w ścisłym centrum Lublina, na którym spotykały się trasy trolejbusowe z trzech kierunków. Czerwone pojazdy, niespiesznie sunące dookoła ronda obsadzonego barwnymi tulipanami, na tle monumentalnej Bramy Krakowskiej stały się niemal ikoną miasta rozpowszechnianą na niezliczonych pocztówkach. Dodatkowym elementem sztafażu był stojący na środku ronda betonowy słup trakcyjny, od którego rozchodziły się promieniście przewody jezdne, dodatkowo służący do zamocowania licznych drogowskich. W przeszłości

37 Ten argument jest zresztą przywoływany przy okazji dyskusji o ewentualnej rozbudowie sieci trolejbusowej w śródmieściu, choć to właśnie gesta tkanka miejskiej zabudowy jest dla trolejbusów najbardziej naturalnym środowiskiem, w którym odczuć można ekologiczne walory tej trakcji, a słupy sieci trakcyjnej stanowią naturalny element miejskiej przestrzeni. Mogą być zresztą wspólne z latarniami, istnieje także możliwość podwieszenia przewodów jezdnych do ścian budynków.

38 Będzie służył przede wszystkim jako dojazd do planowanej zajezdni trolejbusowej na Majdanie Tatarskim, ponieważ zajezdnia na Helenowie przeznaczona jest do likwidacji jako zajmująca dużą działkę w atrakcyjnym punkcie miasta.



zapewne efektywnie podświetlanych, pod koniec swojej egzystencji pozbawionych tej możliwości i smętnie obciążających z farby.

Siermiężna rzeczywistość Lublina czasów późnego PRL-u już dawno zmieniła się na lepsze. Także nowa konstrukcja odbieraków i samej sieci gwarantuje sporadyczne tylko przerwy w podróży. Dla pasażerów liczy się także niska podłoga w znacznej części taboru trolejbusowego. Nie sposób jednak nie zauważyć wzornictwa Solarisów Trollino pomalowanych według nowego, czerwono-biało-zielonego schematu miejskiego: efektywnego, choć nie całkiem udanego. Tymczasem wraz z przybywaniem do Lublina nowych Solarisów złomowane są starsze pojazdy typu PR110E. Już dawno zjechały z ulic ostatnie trolejbusy radzieckie<sup>39</sup>.

Próba ocalenia części technicznego dziedzictwa były wysiłki grupy lokalnych miłośników komunikacji miejskiej, zrzeszonych w Lubelskim Towarzystwie Ekologicznej Komunikacji, na rzecz utworzenia kolekcji zabytkowych pojazdów, a docelowo – powołania lubelskiego muzeum komunikacji miejskiej unikalnego na tle nielicznych placówek powstających w Polsce, nie wspominając nawet o prężnych muzeach zagranicznych, w tym choćby znakomitego Trolleybus Museum w angielskim Sandtorf<sup>40</sup>.

Niestety, dość szybko ambitne plany zostały zweryfikowane przez możliwości finansowe i inne lokalne uwarunkowania wyraźnie wskazujące, że Lublin nie jest miastem wysokiej kultury technicznej. Ozdobą kolekcji miał być trolejbus Škoda 9Tr<sup>41</sup>. Pojazdy tego typu służyły w lubelskim MPK do 1980 roku. Ponieważ w Polsce nie zachował się żaden egzemplarz tego modelu, stowarzyszenie podjęło zakończony sukcesem wysiłek sprowadzenia pojazdu z Opawy na czeskim Śląsku. O ile jednak Škoda 9Tr była swego czasu bardzo popularnym typem trolejbusu, do dziś dnia eksploatowanym jeszcze w miastach Ukrainy, o tyle kolejny pozyskany pojazd jest unikatem: FIAT 418, jeden z czterech egzemplarzy zbudowanych przez MPK Lublin w oparciu o używane autobusy otrzymane przez Katolicki Uniwersytet Lubelski z włoskiej Vicenzy. Najstarszymi pojazdami w kolekcji są natomiast dwa szwajcarskie trolejbusy Saurer 4T wraz z przyczepami. Zostały wyprodukowane w 1957 roku, jednak do dziś zachwycają nowoczesnością aluminiowej konstrukcji

39 Z wyjątkiem ЗиУ-682В #730, który został zmodernizowany przez MPK w całkowicie ahistorycznej konwencji trolejbusu-kawiarenki, i obsługuje linię historyczną, a także przejazdy okolicznościowe.

40 *The Trolleybus Museum at Sandtorf*, <http://www.sandtoft.org.uk> (30 grudnia 2011).

41 Wobec braku realnych perspektyw na uruchomienie tego pojazdu w Lublinie, został on sprzedany Przedsiębiorstwu Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, które zleciło jego kompleksowy remont w DP Ostrava. Obecnie jest ozdobą tamtejszej kolekcji, obok wyremontowanego kilka lat temu Saurera 4T. Podobnie jak Škodę, towarzystwo sprzedało także autobus Jelcz 272 MEX, zwany ogórkami. Pojazd ten, mający numer taborowy 11 199, kursował na liniach lubelskiego MPK w latach 1971–1983. Następnie został sprzedany prywatnym użytkownikom, a przez ostatnie dziesięć lat pełnił funkcję domku na podmiejskiej działce. Motywy sprzedaży tego unikalnego pojazdu, do którego pozyskano wiele oryginalnych części, były analogiczne, jak w przypadku Škody: brak środków na wyremontowanie pojazdu przy całkowitym braku zainteresowania zarówno komunalnego przewoźnika, jak i ówczesnych władz miejskich. LTEK posiada obecnie jeden (niemal) sprawny autobus. Jest nim najstarszy w Polsce Ikarus 280 z 1981 roku (ex MPK Lublin #2148).



i śmiałością niektórych rozwiązań technicznych. Kursowały w St. Gallen, a następnie w Warszawie, na linii 51 do Piaseczna aż do jej likwidacji w 1995 roku. Pozyskano też trolejbus Ikarus 280E – ostatni w Polsce trolejbus przegubowy, zbudowany na bazie nadwozia popularnego autobusu. Ten egzemplarz pochodzi z Gdyni, choć w Lublinie również kursowały trzy takie pojazdy, wycofane ostatecznie w 1998 roku. Trolejbusy są dzisiaj przez wielu postrzegane jako jeden z symboli i – chciałoby się dodać – wyznaczników tożsamości Lublina. Niecodzienna w polskich realiach forma autobusu z „pałakami” na dachu dobrze oddaje rytm funkcjonowania miasta nad Bystrzycą z jego dynamiką i lekką nutką szaleństwa. Bez trolejbusów Lublin nie byłby ten sam, podobnie jak Lizbona bez swoich żółtych tramwajów.



#### **TROLLEYBUSES IN THE HISTORY AND CULTURE OF LUBLIN**

The text is a rare example of combining two competences: scientific one, that of a historian of art, who can thematize the esthetics of city infrastructure, and the one of a city activist and an enthusiast of ecological and vintage streetcars. The subject matter of the text are the trolleybuses, which in Polish cities are typically more of a curiosity than a practical solution. Lublin is an interesting counter-example to be analyzed in this context, because the trolleybuses are perceived as one of its symbols and the markers of the city's identity. The author points out that the unusual form of a bus with two arches on its roof expresses the rhythm of Lublin's functioning, its character and dynamics.

