



Przedwojenny Lublin od wschodu. Fragment pocztówki z kolekcji Zbigniewa Lemiecha.

「Dzwonki wozów stałyby się trwałym składnikiem gwaru ulicy, a kolorowe stylowe wozy, niczym w Lizbonie, płynęłyby przez wąskie ulice.」

Marcin Jan Waciński

Tramwaj w Lublinie

100 lat nieistniejącej budowy

Lublin z jego wzgórzami tworzy wprost fantastyczną przestrzeń. Chwilami załuję, że tak mało wiem o jego historii, która do istniejącego krajobrazu dopisuje niejako drugie tło. Drzewa, tworzące morze zieleni, różnorodność budynków, jakaś trudna do opisanego aura, która zawsze mi towarzyszy, ile razy idę przez Bramę Krakowską, Traktem Królewskim, by popatrzeć z placu po Farze na dolinę Bystrzycy, kościół św. Agnieszki ponad Słomianym Rynkiem

i dalej, gdzie mgiełka na horyzoncie okrywa jedną z moich ulubionych tras spacerowych – wzdłuż Bystrzycy, do ruin w Jakubowicach Murowanych. Kiedy jadę do nowych dzielnic położonych bardziej na zachód, wąwozy, drzewa tworzą krajobraz na tyle różnorodny, że nie czuję znudzenia. To sprawia, że na tle innych miast Lublin wydaje mi się niezwykły. Z drugiej strony, brakuje mi w nim wielu nieważnych na pozór rzeczy, które pozwoliłyby lepiej i god-

niej żyć ludziom mniej wrażliwym na piękno, a bardziej nastawionym na prozę codziennego życia.

Jedną z takich rzeczy są pojazdy szynowe, które mogłyby usprawnić lubelską komunikację publiczną. Chciałbym skupić się na roli, jaką w rozwoju miasta spełnia i mogłaby spełnić kolej, ponieważ od dzieciństwa jestem miłośnikiem wszystkiego, co toczy się po szynach. Zawsze bolało mnie, że kolej ominęła Lublin, prześlizgnęła się po nim, wspierając nieco przemysł, głównie w dzielnicy Piaski i Tatary, by podążać dalej na wschód. Inaczej niż w Krakowie, gdzie po krótkim spacerze z Dworca Głównego mogłem osiągnąć Rynek czy którąkolwiek z ulic wokół niego, by usiąść w kawiarni i wzorem Piotra Skrzyneckiego chłonąć atmosferę ulicy. Z jednej strony mamy wspaniałe miasto, które aż prosiłoby się o dworzec kolejowy gdzieś opodal centrum, a z drugiej strony bagnistą dolinę rzeki i owe trzy wiorsty od miejskich granic, gdzie usytuowano pierwszą stację kolejową.

Niestety, rozdział miasta i kolei, którego nie zlikwidowało wybudowanie linii z Lublina do Łukowa, bo także ominęła miasto, trwa nadal, dzięki czemu demon motoryzacji rozplenił się i pełni dalej w postaci potrzebnych skądinąd dróg. Chwilami, patrząc na wiadukt Poniatowskiego, myślę, czy Lublin będzie kiedyś przypominał Los Angeles, duszące się w pętach niekończących się autostrad? Co widzimy, patrząc z Placu po Farze albo z dziedzińca zamkowego, stojąc obok Kaplicy Świętej Trójcy? Węzły drogowe: Aleję Unii Lubelskiej, Trasę W-Z, jej połączenie z ulicą Lwowską czy ruchliwe okolice dworca autobusowego, gdzie tylko najwytrwalsi poszukiwacze historii odnajdą ślady dzielnicy naszych starszych braci w wierze. Drogi, samochody nie są czymś złym, bo umożliwiają życie i rozwój miastu oraz jego mieszkańcom, tylko dlatego nie dano szansy najmniej uciążliwemu

środkowi transportu, jakim jest kolej? Czemu na przykład nie połączono miasta i dworca tramwajem?

Ten nieznany w Lublinie środek transportu, który usiłują zastąpić trolejbusy, był pierwszą rzeczą, którą chciałem jako bardzo młody człowiek przenieść z Krakowa do Lublina. Tramwaj jedzie równo i spokojnie nawet w najgorszych korkach, tymczasem trolejbus to ciągle autobus, tyle że na prąd, uzależniony od woli innego kierowcy, który akurat zmienia pas albo zajeżdża drogę. O szybkości nie piszę, lecz wiedzą coś na ten temat pasażerowie pokonujący trasę z Majdanka na Węglin. Jak się okazuje, byli jednak kiedyś ludzie, którzy potrafili myśleć perspektywnie. Pierwsza wzmianka o tramwaju, a właściwie drodze żelaznej, pojawia się 2 lutego 1897 roku, kiedy to magistrat zaproponował przeprowadzenie takiej drogi od dworca kolejowego po ulicach Zamojskiej, Królewskiej i Krakowskie Przedmieście do Ogrodu Saskiego oraz targu za Ratuszem ulicami Świętoduską i Lubartowską.

Trakcja miała być konna lub mechaniczna, pociągi miały kursować co 10 minut. Dziś niewiele linii autobusowych, stanowiących kręgosłup sieci komunikacyjnej miasta, może poszczycić się taką częstotliwością kursowania pojazdów. Zadziwia dalekowzroczność naszych przodków, którzy w mieście dużo mniejszym i mniej ludnym potrafili planować rozwiązania dla aglomeracji rodem z XXI wieku. Na początku dwudziestego wieku słynna firma Siemens i Halske, która budowała pierwsze sieci tramwajowe, zawarła nawet z miastem umowę przewidującą budowę elektrowni i sieci tramwajowej, lecz do realizacji projektu nie doszło. Brak elektrowni był podstawową przeszkodą, z powodu której nie przystąpiono do realizacji tego ambitnego planu.

Jakże uroczym wyglądałyby ulice Bernardyńska czy Królewska ze wstęgą

Tramwaj w Lublinie

tramwajowych szyn. Dzwonki wozów stałyby się trwałym składnikiem gwaru ulicy, a kolorowe stylowe wozy, niczym w Lizbonie, płynęłyby przez wąskie ulice. Wszak kolejni zgłaszający się do magistratu inwestorzy nie określali ściśle rozstawu szyn, wielkości czy rodzaju taboru. W mieście tak zróżnicowanym jak Lublin bez problemów mogłyby współistnieć dwie lub nawet trzy sieci tramwajowe o bardzo zróżnicowanym taborze, który tylko dodawałby miastu kolorytu. Niestety, w gęsto zaludnionym mieście trudno byłoby wyobrazić sobie inny rodzaj napędu niż elektryczny, tymczasem istniejące wówczas w Lublinie źródła energii zabezpieczały tylko potrzeby ich bezpośrednich użytkowników: cukrowni, hoteli, młynów i browarów. O nadwyżkach trudno było mówić. Niestety, również narzucający się sam przez się pomysł, by widoczną na planach bocznicę do młyna braci Krauze przedłużyć np. przez Kalinowszczyznę w okolice ul. Lubartowskiej, nigdy nie wszedł w życie. Zatem pozostało już tylko liczyć na tramwajowe połączenie miasta ze stacją. Dlaczego takie rozwiązanie? – spyta ktoś, obserwując równy

asfalt fragmentu Trasy Zielonej obok obiektów MOSiR. Skąd pomysł budowy tramwaju?

Jak wiadomo, nawet wybrukowane ulice miasta były często nie do przebycia jesienią i zimą, co zresztą odzwierciedlało ogólny stan dróg w kraju. Trzeba też pamiętać o sporych wzniesieniach. Aby dostać się do jednego z hoteli czy zajazdów w mieście, pasażer pociągu musiał korzystać z dorożki czy wynajętego wozu. Niewielu pamięta jazdę po drodze wybrukowanej tzw. „kocimi łbami”. Samochodem, który ma amortyzację i gumowe opony, jedzie się po nich mało komfortowo, a wozem konnym podróżowało się dużo gorzej.

Musimy jednak pamiętać, że obok ludzi nie mniej ważny był transport towarów. Od terminowych dostaw węgla czy materiałów do dziesiątków małych warsztatów przy ulicy Zamojskiej, Przemysłowej bądź Lubartowskiej zależał byt ich mieszkańców, a oni z kolei pozwalali na funkcjonowanie szkół czy teatrów.

O takich pociągach towarowych, uruchamianych w nocy celem zaopatrzenia zakładów przemysłowych, mówi m.in. „Projekt warunków budowy i eksploatacji tramwaju, oświetlenia i dostosowania energii elektrycznej” z 4 grudnia 1917 roku. Zakładał on przeprowadzenie linii tramwajowej od dworca kolejowego przez most ulicami: Zamojską, Królewską, Krakowskie Przedmieście aż do ulicy prowadzącej na Wieniawę, a oprócz tego ulicami: Św. Ducha, Lubartowską, Ruską do cmentarza żydowskiego na Kalinowszczyźnie, być może aż do Słomianego Rynku. Dwa lata po sporządzeniu planów budowy towarowej linii tramwajowej, na początku kwietnia 1919 roku, z alternatywną propozycją zwróciła się do władz miasta firma Austro-Daimler Akcyjne Towarzystwo Motorowe z Genewy. Zaoferowała ona zbudowanie tramwaju bezszynowego! Najprawdopodobniej

Plac Katedralny w Lublinie. Fot. M. Skrzypek.



była to pierwsza oferta uruchomienia w Lublinie znanych dziś trolejbusów, które wówczas w Europie zaczynały się upowszechniać. Władzom miasta pomysł tramwaju bez szyn, jak wtedy nazywano trolejbus, musiał wydać się co najmniej dziwny, dlatego zasłaniając się brakiem dostatecznej wiedzy, ofertę odrzucono.

Aby zapewnić sobie kontrolę, a w przyszłości możliwość rozwoju sieci tramwajowych, infrastruktura tramwaju przejść miała na własność miasta. Bazą przyszłej elektrowni i zajezdni miały być zbieg ulic do osady Wieniawa i szosy warszawskiej lub tereny na Kośminku przy szosie zamojskiej, obecnej Drodze Męczenników Majdanka, gdzie niedaleko przebiegała bocznicą kolejowa, było zatem jak dowieźć węgiel do elektrowni, a pobliska Czerniejówka mogła dostarczyć niezbędnej wody. O planach elektryfikacji i budowy tramwaju musiało być głośno, bo lawinowo zaczęły się zgłaszać zainteresowane nią firmy zagraniczne mające swe biura w Warszawie. Niezrażone towarzystwo Austro-Daimler argumentowało, że koszt budowy trolejbusu jest dużo niższy, bo odpadają wydatki na budowę toru, i prosiło o wszelkie dane techniczne potrzebne do przygotowania szczegółowego projektu, takie jak: plan przewidywanej sieci komunikacyjnej, długość planowanych linii tramwajowych, wysokość wzniesień, żądana moc elektrowni. Z podobnymi pytaniami występowały firmy Granne z Francji, Tramways Electricité en Russie z Brukseli czy lubelski oddział osławionego towarzystwa Siła i Światło, które elektryfikowało niejedno miasto w Polsce.

W protokole złożonym w kwietniu 1920 roku przez towarzystwo Siła i Światło w Ministerstwie Kolei Żelaznych znalazła się informacja, że jednym z głównych kierunków rozwoju miasta będzie oś biegnąca wzdłuż ul. Namiestnikowskiej, dziś Narutowicza.

Właśnie Namiestnikowską w kierunku projektowanych w przyszłości dzielnic mieszkaniowych miała pobiec jedna z linii tramwajowych. Wizja ta częściowo ziściła się w latach 60. dwudziestego wieku, kiedy to za ulicą Narutowicza zaczęto wznosić osiedla Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Dziś trolejbusy jeżdżą tylko po odcinku ul. Narutowicza między ul. Lipową i Głęboką, niemniej, tak jak przewidywano wówczas, jest to jedna z najruchliwszych arterii Lublina. W drugim etapie prac przewidywano budowę linii tramwajowych ulicami: Kapucyńską, obecną Lubartowską, Ruską i Kalinowszczyzną. Niestety, dopiero uruchomienie w 1928 roku elektrowni na Kośminku, zbudowanej dzięki pomocy towarzystwa Ulen & Co. z Nowego Jorku, pozwoliło na kontynuowanie planów budowy tramwaju. Kryzys z 1929 roku zahamował szereg cennych inicjatyw, a ożywienie gospodarcze, które miał zainicjować, na co wszyscy liczyli, powstający niedaleko Lublina Centralny Okręg Przemysłowy i zakłady z nim współpracujące, takie jak np. fabryka samolotów Plagego i Łaskiewicza, przerwał wybuch II wojny światowej.

To, że dość szybko uruchomiono po wojnie elektrownię, bynajmniej nie przyspieszyło budowy linii tramwajowych. Trolejbusy, wprowadzone w latach pięćdziesiątych, traktowane jako doraźne zaspokojenie problemów komunikacyjnych miasta (nie potrzebowały paliwa), okazały się rozwiązaniem długofalowym i trudno wyobrazić sobie dziś Lublin bez owego „tramwaju bezszynowego”, o którym 20 lat wcześniej pisała firma Austro-Daimler. Linii przybywało, rozbudowywano też tabor autobusowy, a tramwaju jak nie było, tak nie ma. Ciekawa koncepcja budowy linii tramwajowych pojawiła się w latach 80., niestety, mało odpowiadała realiom kryzysu, jaki trwał aż do przemian po 1989 roku. Czy ktoś przypomina sobie

Tramwaj w Lublinie



Rondo „na klinie”. Pajęczy-
na trakcji trolejbusowej
tworzy specyficzną poety-
kę. Fot. M. Skrzypek.

pomysły na „szybki tramwaj”, jak wtedy pisano, czy właściwie już kolej miejską, z tunelem po ulicą Lipową i prawdopodobnie wiaduktem nad trasą W-Z do ulicy Kompozytorów Polskich? Brzmi to dziś szokująco, ale takie były plany. Te i inne propozycje, pojawiały się w prasie, szczególnie w okolicach świąt 1 maja albo 22 lipca. Przedłożono je także na konferencji Stowarzyszenia Techników i Inżynierów Komunikacji, która odbyła się w Lublinie w początkach lat osiemdziesiątych. Niestety, kryzys lat 80. szybko rozwiął marzenia o szybkim i ekologicznym środku komunikacji. Z większych inwestycji udało się oddać do użytku trasę W-Z z węzłem drogowym koło obecnie istniejącej hali „Makro” i kilka innych ulic.

Po przebudowie ulicy Krakowskie Przedmieście i powstaniu tzw. „deptaka” sieć trolejbusowa skurczyła się, chociaż

co i raz słyhać, że warto byłoby wydłużyć linię. Lublin to zielone miasto, sporo robi się dla poprawy stanu środowiska, zatem warto, by linii trolejbusowych przybyło. Niestety, szybkość i komfort jazdy trolejbusem nijak się ma do jazdy tramwajem. Co roku na lubelskich ulicach przybywa też samochodów. Należy więc oczekiwać, że w końcu i trolejbusom zrobi się ciasno. Przemiany polityczne i gospodarcze po 1989 roku obnażyły bezlitośnie żałosny stan finansów publicznych i chroniczny brak funduszy na jakiejkolwiek większe inwestycje. Z biedą dokończono wiadukt Poniatowskiego i zaplanowano kilka niezbędnych dla ruchu kołowego tras, które powinny być otwarte już dawno. Ze smutkiem zauważyłem, że jakoś nic nie słyhać o planach wytyczenia linii tramwaju czy też kolei miejskiej, tymczasem zabudowuje się beztraskowołną przestrzeń i niedługo poprowadzenie ewentualnej trasy tramwajowej, będzie wymagało dużo więcej przygotowań niż obecnie. Zapobiegliwi Anglicy często zostawiali w projektowanych dzielnicach wolne pasy terenu właśnie pod korytarz komunikacyjny: kolej, drogę, szlak rowerowy. Tak dzieje się w wielu miastach, ale jakoś trudno to zaobserwować w Lublinie. Póki co, tramwaju ani kolei miejskiej w planach na najbliższe lata nie ma. Jedna z lubelskich gazet w krótkiej notce dwa lata temu podała rok 2025 jako termin rozpoczęcia budowy szybkiego tramwaju. Zatem na dzwonek wozu tramwajowego czy jęk syreny pociągu kolei miejskiej przyjdzie nam jeszcze długo poczekać.

Na następnej stronie:
tekst tytułowej piosenki
z pierwszej płyty Marka
Andrzejewskiego.
Więcej: [www.lfb.lublin.pl/
marek.htm](http://www.lfb.lublin.pl/marek.htm)

Marek Andrzejewski

Trolejbusowy batyskaf

W noc miasto się zanurza
jak w toń ciemnego oceanu
wszystko zamarło śpią podwórza
i płynie ostatni według planu
trolejbusowy batyskaf
trolejbusowy batyskaf

Caffe-bary jak za burtę
wyrzucają zakochane pary
jutro w prasie przeczytamy
że są nowe napadów ofiary
i płynie świecąc w okna wystaw
trolejbusowy batyskaf
trolejbusowy batyskaf

W jego szyby księżyc patrzy
wielkim okiem głębinowej ryby
wokół miasto jak ruiny
zagubionej dawno Atlantydy
tak płynie cały w elektrycznych błyskach
trolejbusowy batyskaf
trolejbusowy batyskaf