

Łukasz Bartnik, Marcin Czapnik

Historia komunikacji tramwajowej w Gdańsku 1864-2012



Wydanie internetowe, dostępne w serwisie gdanskietramwaje.psstm.prohost.pl

Gdańsk 2008-2013.

Zmiana 26.01.2013. Skorygowano wykaz linii w 1914 roku.

Zmiany 17.09.2012. **Kolorem zielonym** oznaczono w treści najnowsze zmiany.

- Usunięto nieprawdziwą informację o połączeniu sieci tramwajowych spółek DES i ALS przed dworcem głównym w 1904 r
- Skorygowano datę uruchomienia trasy Targ Rybny – Wałowa – Dworzec Główny (1896 → 1899)
- Dodano informację o wydarzeniu w roku 1922.
- Uzupełniono informację o wydarzeniach w roku 1927
- Skorygowano i uzupełniono informacje o wydarzeniach w latach 90. XX wieku oraz na początku XXI wieku

1864

Pierwszym środkiem transportu miejskiego w Gdańsku jest omnibus konny kursujący na trasie z **Gdańska do Sopotu**. Zarządza nim firma przewozowa "Thiel, Goldwied und Hadlich", jednak konkurencyjność kolei sprawia, że rentowność linii omnibusowej maleje.

1871

Ruch omnibusów konnych zostaje zawieszony. Powodem jest zbyt silna konkurencja kolei, która znacznie wygrywa bitwę o pasażera dzięki mniejszemu czasowi podróży pomiędzy Gdańskiem a Sopotem. Także w tym roku firma Deutsche Pferdeisenbahn z Berlina **dostaje koncesję na wybudowanie linii tramwaju konnego z centrum Gdańska do dzielnicy Wrzeszcz oraz w drugim kierunku do dzielnicy Św. Wojciech**.

1872

W maju rozpoczynają się prace budowlane na linii tramwaju konnego z centrum Gdańska do dzielnicy Wrzeszcz. Jednocześnie koncesja na tramwaj konny zostaje poszerzona o linię z **Wrzeszcza** do podmiejskiej jeszcze wtedy **Oliwy**.

1873

Pierwsza linia tramwaju konnego zostaje uruchomiona **23 czerwca**. Kursuje ona z Targu Siennego w Śródmieściu do Oliwy przez Wrzeszcz. Cała linia ma długość 10 km, jest jednotorowa z rozstawem szyn 1435 mm, posiada kilka mijanek. Tabor stanowi 25 wagonów, z czego 18 ma dwa poziomy pasażerskie. Pierwsza w Gdańsku zajezdnia tramwajowa powstała na końcu trasy – w Oliwie przy skrzyżowaniu dzisiejszej alei Grunwaldzkiej i ulicy Pomorskiej. Opuszczony, zdewastowany budynek zajezdni istnieje do dziś.

1874

Z powodu bankructwa banku berlińskiego - głównego inwestora firmy, zawieszona zostaje linia z Wrzeszcza do Oliwy. Torowisko na tym odcinku zostaje rozebrane. Majątek berlińskiego przedsiębiorstwa przejmuje gdańska firma Otto Braunschweig i Oskar Kupferschmidt. Powstaje zajezdnia przy dzisiejszej Partyzantów we Wrzeszczu. Zakład oliwski zostaje odcięty od sieci – zostanie więzieniem, później fabryką mydła, by za 34 lata odzyskać swoją pierwotną funkcję.

1878

Po ocenie rentowności w czerwcu uruchomiono linię tramwaju konnego ze Śródmieścia do dzielnicy **Orunia**, rezygnując z dalszego jej prowadzenia do dzielnicy Św. Wojciech. Dla potrzeb tej linii zakupiono 4 nowe wagony, które jako zajezdnię obrały sobie małą drewnianą halę postojową na Oruni.

1883

Uruchomiona zostaje **linia śródmiejska**, która wiodła od Bramy Wyzynnej przez ulicę Długą i Długi Targ do Bramy Żuławskiej i Dolnego Miasta. Na znacznej długości trasa ta była dwutorowa. Drugą w mieście zajezdnię tramwajową zlokalizowano na Dolnym Mieście, na końcu obecnej ulicy **Łąkowej**, w której umieszczono 12 wagonów typu lekkiego.

1886

W lipcu otwarta zostaje **druga linia śródmiejska z dworca kolejowego** znajdującego się wtedy przy dzisiejszej ulicy **Toruńskiej** przez Główne Miasto do **Targu Rybnego**. Trasa ta była w całości jednotorowa. W maju powstała ostatnia linia tramwaju konnego ze Śródmieścia do dzielnicy **Siedlce**, gdzie ulokowano drewnianą halę postojową.

1891

Firma Danziger Strassen Eisenbahn od tej chwili jest właścicielem gdańskiej sieci tramwajowej liczącej sobie 21 km torów, 58 wagonów. Rocznie tramwaje przewoziły około 3 mln pasażerów. Na świecie uruchomiono pierwszy tramwaj elektryczny. Era tramwaju konnego dobiega w Gdańsku ku końcowi. Oprócz tramwajów miejskich istnieją w Gdańsku także dwa inne odcinki tramwaju konnego. Pierwszy z nich to ponad kilometrowej długości trasa od dzisiejszego przystanku kolejowego Gdańsk Brzeźno, leżącego na trasie pociągu Gdańsk - Nowy Port, do osady wypoczynkowej Brzeźno [dzisiejszy przystanek

tramwajowy 'Brzeźno']. Była to jednotorowa linia o rozstawie szyn 630 mm w całości należąca do Hermana Kulinnga. Istniała do 1900 roku. Drugi odcinek tramwaju konnego kursował w Sopocie na trasie długości 2 km o prześwicie toru 800 mm. Podobnie jak linia w Brzeźnie był to odcinek prywatny.

1894

Zapadła decyzja o **elektryfikacji** gdańskiej sieci tramwajowej. Również w tym roku firma AEG z Berlina wykupiła firmę Danziger Strassen Eisenbahn.

1895

Firma AEG przystąpiła do przebudowy torów, montażu sieci trakcyjnej oraz do budowy elektrowni, którą zlokalizowano w śródmieściu przy Targu Rakowym. Elektrownia wyposażona była w dwie maszyny parowe zasilane węglem transportowanym po torach tramwajowych. Równocześnie zakupiono 45 dwuosioowych wagonów silnikowych, które miały posłużyć do obsługi pierwszej linii tramwaju elektrycznego wraz z wagonami tramwaju konnego zaadaptowanymi na doczepy.

1896

Pierwsze jazdy próbne tramwaju elektrycznego odbyły się 26 czerwca, jednak pierwsze regularne połączenie uruchomiono dopiero 12 sierpnia w kierunku Oruni oraz w kierunku Siedlec. Do Wrzeszcza z Centrum pierwszy tramwaj elektryczny pojechał dopiero 28 sierpnia, gdyż istniała konieczność usunięcia kolizji sieci trakcyjnej z napowietrznymi przewodami telefonicznymi i energetycznymi. Do końca roku wszystkie linie tramwaju konnego doczekały się elektryfikacji.

W miejsce likwidowanej fosy i wałów powstaje nowa tkanka miejska. Uruchomione zostaje **dwutorowe połączenie z Targu Drzewnego do budowanego, obecnego Dworca Głównego**. Przy elektryfikacji sieci tramwajowej nie obyło się bez problemów przy stawianiu konstrukcji dla trakcji elektrycznej na mostach ruchomych. Po zakończeniu elektryfikacji firma AEG przekazała tramwaje pod administrację firmy **Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft** w Gdańsku. **Rok 1896 otwiera dzieje tramwaju elektrycznego w Gdańsku.**

1899

W **Nowym Porcie** powstaje druga firma tramwajowa pod nazwą **Danziger Elektrische Strassenbahn** (z niem. Gdańskie Tramwaje Elektryczne). Jednocześnie przystępuje ona do budowy dwóch jednotorowych linii tramwajowych: z **Nowego Portu** przez **Brzeźno** do **Wrzeszcza** oraz drugiej, z okolic stoczni do śródmieścia Gdańska. Nową zajezdnię wraz z elektrownią zlokalizowano przy obecnej ulicy Władysława IV. Elektrownia dostarczała prądu również mieszkańcom Nowego Portu, a hala zajezdni służy do dzisiaj gdańskim tramwajom jako lakiernia. Spółka ALS wydłużyła także istniejącą linię tramwajową z **Targu Rybnego** przez **ul. Wałową** do **Podwała Grodzkiego**.

1900

Pierwszy tramwaj z Nowego Portu do Brzeźna rusza 7 września, a tydzień później z Nowego Portu przez Nabrzeże Wiślane do Stoczni Schichau'a. W październiku linia w kierunku śródmieścia przedłużona zostaje do Targu Kaszubskiego, nie istniejącego już placu w centrum Gdańska u zbiegu dzisiejszych ulic Rajskiej i Gnilnej.

1901

Zakończono budowę planowanych tras tramwajowych. Uruchomiono odcinki z Brzeźna do ul. Waryńskiego we Wrzeszczu oraz z Targu Kaszubskiego do Żurawia przez ul. Szeroką. **Dochodzi do ciekawej sytuacji. Tory dwóch przedsiębiorstw przebiegają równolegle fragmentem ulicy Szerokiej, jednak bez połączenia rozjazdowego umożliwiającego przejazd tramwaju między siecią DES a siecią ALS.**

Firma DES miała wówczas 36 wagonów do obsługi obu tras: 20 silnikowych i 16 doczepnych. Firma ALS z Wrzeszcza przedłużyła w tym samym czasie jednotorową linię z **Wrzeszcza** do **Oliwy**. Tym razem linia przebiega dalej od kolei, wzdłuż ul. **Wita Stwosza**. Krańcówka tej linii zostaje zlokalizowana przed głównym wejściem do Parku Oliwskiego.

1903

Linia z Wrzeszcza do Oliwy zostaje przebudowana na dwutorową. Równolegle firma ALS z Wrzeszcza dokonała zakupu 22 dużych, czteroosiowych wagonów silnikowych. 1 lipca dwaj operatorzy tramwajowi łączą się w spółkę akcyjną **Danziger Elektrische Strassenbahn A.G.** z siedzibą we Wrzeszczu. Istnieje ona aż do 1942 roku. Do nowej firmy ALS z Wrzeszcza wniosła 22.4 km tras, 67 wagonów silnikowych i 67 doczepnych, elektrownię zasilającą oraz 4 zajezdnie. DES z Nowego Portu wniosła z kolei 14.3 km tras, 20 wagonów silnikowych, 16 doczepnych oraz zajezdnię wraz z elektrownią.

1904

8 czerwca tramwaje pojechały wiaduktem Błędnik (niem. Irrgartenbrücke). Linie z Wrzeszcza i Oliwy skierowano przed Dworzec Główny, a odcinek przez ulicę Promenade (dzisiejszą 3 maja) stracił na znaczeniu. W tym roku nastąpiło także uzupełnienie taboru przez zakup 4 czteroosiowych wagonów silnikowych identycznych jak wagony eksploatowane od roku 1901.

1905

Zakupiono nowe wagony doczepne do wagonów silnikowych kupionych rok wcześniej.

1908

18 lipca uruchomiono jednotorową linię z rynku w Oliwie przez ul. Pomorską do kąpieliska w **Jelitkowie**. Ze Śródmieścia do Jelitkowa podróżowano z przesiadką przy wejściu głównym do Parku Oliwskiego. Zakupione zostały 2 czteroosiowe wagony silnikowe. W dawnej zajezdni tramwajów konnych przy skrzyżowaniu alei Grunwaldzkiej i Pomorskiej znów goszczą tramwaje, teraz już elektryczne.

1911-1914

W warsztatach w zajezdni na Łąkowej wybudowano 21 doczep tramwajowych.

1913

Zakupiono 5 czteroosiowych wagonów silnikowych, identycznych do tych, jakie zostały kupione dla gdańskich tramwajów w roku 1908.

1914

Dokonano zakupu uzupełniającego 6 wagonów silnikowych w Hamburgu.

W dniu 1 maja 1914 wprowadzono numerację linii tramwajowych, w miejsce stosowanych przez kilka lat oznaczeń za pomocą kolorowych tarcz:

1. Długi Targ - Wrzeszcz
2. Długi Targ - Oliwa
3. Łąkowa - Długi Targ - Dworzec Główny
4. Brama Elbląska - Długi Targ - Dworzec Główny
5. Wiosenna(Zaj. Łąkowa) - Toruńska - Ogarna - Targ Rybny - Dworzec Główny
6. Dworzec Główny - Orunia
7. Targ Węglowy - Siedlce
8. Żuraw - Nowy Port - Brzeźno
9. Brzeźno - Wrzeszcz
10. Oliwa - Jelitkowo

1917

W lutym zaczęło brakować węgla. Źle utrzymane torowiska powodowały, że na porządku dziennym były awarie wagonów oraz wykolejenia.

1919

W styczniu nastąpił kryzys. Zawieszono kursowanie linii 5, 6, 7 kursujących w Śródmieściu, linii 8 na odcinku Nowy Port - Brzeźno oraz całej linii nr 9. Pod koniec roku zaczęto przywracać zawieszono linie, zmieniając przy okazji częściowo numerację linii. Linie 1 i 2 skierowano przed Dworzec Główny.

1922

Zlikwidowano trasę śródmiejską od ulicy Garbary, przez Tkacką, Szeroką, Groblę, Targ Rybny, Grodzką, Wałową, do placu Hanzy. Odcinek od zajezdni na Dolnym Mieście, przez ulicę Toruńską, Żabi Kruk, Ogarną do Bogusławskiego funkcjonuje od tej pory jako techniczny.

1925

W ramach opracowanego planu modernizacyjnego i zaciągniętego w jednym z banków londyńskich kredytu przez DES AG zakupiono w gdańskiej Danziger Waggon Fabrik [z niem. Gdańska Fabryka Wagonów] 5 wagonów silnikowych i 12 doczepnych. Przystąpiono także do budowy trasy z centrum Gdańska w kierunku **Stogów**.

1926

Zlikwidowano nieużywane liniowo torowisko na **ul. 3 Maja**, które służyło jako techniczne. 1 stycznia tramwaje gdańskie mają pierwszą konkurencję w komunikacji miejskiej: otworzona zostaje pierwsza linia autobusowa do Sopotu przez firmę Danziger Verkehrs Gesselshaft.

1927

4 lipca zainaugurowała swą działalność linia na Stogi. Od początku jest to trasa o wysokiej przepustowości, w pełni dwutorowa, zakończona pętlą nieopodal plaży. Zlikwidowano krótki odcinek toru od Bramy Żuławskiej do nieistniejącej dziś Bramy Elbląskiej – rejon skrzyżowania ulic Elbląskiej i Głębokiej. Gdańska Fabryka Wagonów dostarczyła 24 dwuosiove wagony silnikowe z aparaturą elektryczną firm AEG i Bergmann. Do eksploatacji weszło także 10 doczep, wagon-odkurzacz do czyszczenia torowisk oraz specjalna szlifierka torowa.

1928

Modernizowano połączenie centrum miasta z Nowym Portem. Zajezdnia Nowy Port otrzymała nową 5-torową halę istniejącą do dziś.

1929

Zlikwidowana została trasa wzdłuż nabrzeża portowego. W zamian wybudowano ul. **Marynarki Polskiej** z dwutorową linią tramwaju położoną między jezdniami. Także w tym roku powstały w Nowym Porcie dwie pętle uliczne wykorzystywane do dziś: "mała" dla linii z kierunku Śródmieścia oraz "duża" od strony Brzeźna. **Odcinek torów w ulicach Łagiewniki, Gnilnej, do Targu Kaszubskiego zastąpiono trasą, która wiodła przez plac Hanzy**.

1930

Zakupiono 16 wagonów silnikowych: 10 czteroosiowych dla linii oliwskiej oraz 6 dwuosioowych dla nowej, uruchomionej we wrześniu dwutorowej linii nr 5 w kierunku północnej części dzielnicy Wrzeszcz do **ulicy Kościuszki**. Dyrekcja firmy DES AG została przeniesiona do budynku przy ul. Jaśkowa Dolina 2, gdzie dziś także mieści się dyrekcja Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Między Wrzeszczem a Oliwą zmieniono przebieg trasy tramwajowej. Zaczęto także budowę nowej zajezdni we Wrzeszczu wraz z warsztatami głównymi.

1933

Konkurencja w postaci firmy Danziger Verkehrs Gesselshaft obsługującej linię autobusową do Sopotu zostaje włączona pod zarząd DES AG.

1934

Przebudowywano torowiska w Śródmieściu oraz jednocześnie uporządkowywano trakcję elektryczną przystosowując ją do pantografów zamiast odbieraków drążkowych, stosowanych wcześniej powszechnie w gdańskich tramwajach. Odstąpiono także od realizacji planów przebudowy układu torowisk we Wrzeszczu północnym i budowy linii w kierunku Rudnik. Kryzys ekonomiczny lat trzydziestych pokrzyżował także realizację linii z Wrzeszcza przez Suchanino do Śródmieścia, choć duży procent robót

ziemnych został już wykonany. Skupiono się na przebudowie najstarszych wagonów silnikowych na doczepne oraz na budowie nowego wagonu z wykorzystaniem części skasowanego wcześniej pojazdu.

1935

Uruchomiono **zajezdnię tramwajową we Wrzeszczu przy ul. Wita Stwosza**. Jednocześnie stara zajezdnia przy ul. Partyzantów, jeszcze z czasów tramwaju konnego, zostaje zaadaptowana na zajezdnię autobusową. W zajezdni oliwskiej stacjonują od tego momentu tylko wagony techniczne. Nowa zajezdnia przy ul. Wita Stwosza posiada dwie 6-torowe hale postojowe z nowoczesnie wyposażonymi warsztatami. Jest ona wówczas szeroko opisywana w literaturze fachowej.

1939

W roku wybuchu II Wojny Światowej Gdańskie Tramwaje posiadały 104 wagony silnikowe, 99 doczepnych, 2 wagony towarowe i 26 specjalistycznych. Długość tras tramwajowych w mieście wynosiła 43,5 km, z czego 14,6 km było jeszcze jednotorowych. Wybuch samej wojny wprowadził pewne trudności. Motorniczych wcielonych do wojska musiały zastąpić kobiety. Materiały takie jak miedź czy mosiądz, potrzebne w komunikacji tramwajowej, stały się nieosiągalne. Z braku szyn zaprzestano ich wymiany, postępowała dekapitalizacja majątku. Z powodu oszczędności zawieszono kursowanie linii nr 3 ze Śródmieścia do Oliwy.

1940

Jako uzupełnienie taboru kupiono 10 wagonów doczepnych wyprodukowanych pierwotnie dla Warszawy, która z powodu wybuchu wojny ich nie odebrała.

1942

Zostaje utworzona spółka akcyjna Verkehrsbetriebe Danzig Gothenhafen A.G., w skład której wchodzi obecna spółka D.E.S. A.G.. W planach była likwidacja linii tramwajowej ze Śródmieścia do Siedlec i do Oruni oraz zastąpienie ich trolejbusami. Dziesięć sztuk trolejbusów było już nawet zakupionych w firmie Henschel. Odrzucenie planów likwidacji przyczyniło się do przekazania trolejbusów dla pierwszej linii trolejbusowej uruchomionej w Gdyni. **W Oliwie powstaje pętla tramwajowa**, jednocześnie we Wrzeszczu zlikwidowano ostatni odcinek jednotorowy na trasie Wrzeszcz - Oliwa. Zaczęto budowę nowej podstacji zasilającej w pobliżu Opery Bałtyckiej. Oddano ją do użytku dopiero po wojnie.

1944

Pod koniec roku zakupiono 5 składów tramwajowych, określanych jako Kriegsstraßenbahnwagen (KSW, niem. *tramwaj wojenny*), składających się z wagonu silnikowego i dwóch wagonów doczepnych.

1945

Do 24 marca gdańskie tramwaje kursowały po mieście względnie normalnie. Późniejsze dni przyniosły ostrzał artyleryjski Gdańską przez wojska radzieckie i przeniesienie się walk na ulice miasta. Część tramwajów nie zdążyła zjechać do zajezdni i posłużyły w walkach ulicznych jako barykady. Sieć trakcyjna przestała istnieć, torowiska były poważnie uszkodzone przez pociski artyleryjskie, żaden wagon nie był zdalny do ruchu. Całkowitemu zniszczeniu uległo 8 wagonów silnikowych i 21 doczepnych. W kwietniu, od razu po ustaniu walk rozpoczęto prace przy odbudowie infrastruktury tramwajowej.

Z inicjatywy Zarządu Miejskiego w Gdańsku powstały **Miejskie Zakłady Komunikacyjne** w Gdańsku. Do Gdańska przybyły ekipy poznańskich, warszawskich i łódzkich tramwajarzy, którzy wspólnie z gdańszczanami przystąpili do zabezpieczania i inwentaryzacji ocalałego majątku. W pobliże zajezdni we Wrzeszczu pościągane zostały wagony lub ich pozostałości. Sama zajezdnia we Wrzeszczu ucierpiała niewiele, zajezdnia przy Łąkowej straciła dachy na obu halach oraz budynek warsztatowy.

Przy wspólnym wysiłku tramwajarzy z kilku miast 28 czerwca uruchomione zostały ponownie gdańskie tramwaje. Linia nr 1 połączyła zajezdnię we Wrzeszczu z gmachem obecnej Opery Bałtyckiej. Do dyspozycji tej linii był jeden tor oraz 2 wagony silnikowe i 1 doczepny. 21 lipca uruchomiono linię nr 2 z Oliwy do wysadzonego wiaduktu kolejowego znajdującego się niespełna 50 m od zajezdni we Wrzeszczu. Do czasu jego usunięcia trzeba było przesiadać się między tramwajami na trasie Opera Bałtycka - Oliwa. Przy obsłudze linii nr 1 i 2 kursowało zaledwie 10 wagonów. 15 września uruchomiono linię nr 3 z Targu Węglowego przez ul. Jana z Kolna i Marynarki Polskiej do Nowego Portu.

Zajezdnia w Nowym Porcie podjęła z powrotem działalność eksploatacyjną. W październiku odbudowano drugi tor na linii do Wrzeszcza oraz przedłużono linię nr 1 do Śródmieścia do Targu Węglowego. Do początku listopada połączono bezpośrednio Śródmieście z Oliwą linią nr 2. Dzień przed świętami Bożego Narodzenia przywrócono linię nr 6 na trasie z ul. Bogusławskiego do Oruni. Ruch na 4 liniach obsługiwany był już przez 17 wagonów.

Po wojnie nie odbudowano tras w rejonie Starego i Głównego Miasta. Bezwrotnie zniknęły tory w rejonie nieistniejącego obecnie Targu Kaszubskiego, na ulicy Korzennej, Szerokiej, Ogarnej, Żabi Kruk, Toruńskiej. W ścisłym śródmieściu historycznym tramwaje kursują już tylko po ulicy Długiej i Długim Targu.

1946

Połączenie przewoźników miejskich z Gdańska, Gdyni oraz Sopotu w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą **Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańska-Gdynia**, w skrócie MZK G-G, nastąpiło 8 stycznia.

Kolejna linia, oznaczona nr 4, ruszyła 8 maja na trasie Oliwa Rynek - Jelitkowo. W kierunku Siedlec i Stogów tymczasowo wprowadzono komunikację autobusową. 20 lipca linia nr 5 połączyła Nowy Port z ul. Libermana (dzisiejsza Waryńskiego) przez Brzeźno. 22 lipca, uruchomiono linię nr 8 z lotniska na Zaspie do Zielonej Bramy na Długim Targu (dziś linia nr 8 także jeździ na odcinku swej trasy od byłego już lotniska na Zaspie do centrum Gdańska). 26 września uruchomiono drugą część linii nr 8 [także i na tym odcinku jeździ dzisiejsza linia nr 8]. 1 listopada wznowiono ruch na trasie do Siedlec, oznaczając linię tam kursującą numerem 10. 10 listopada uruchomiono linię tramwajową nr 7 na trasie Śródmieście, Targ Węglowy - Wrzeszcz - Oliwa - **Sopot**, gdzie pętlę zlokalizowano na obecnej ul. Reja. Nawierzchnię linii do Sopotu stanowiły szyny i podkłady przekazane na rzecz MZK przez PKP.

Utrzymanie komunikacji możliwe było dzięki 40 wyremontowanym wagonom silnikowym i 28 doczepkom. Od 22 grudnia linia nr 8 kursowała już na całej trasie z lotniska na Zaspie do Łąkowej (pod koniec lat 90. XX wieku linia ta kursowała z Zasy przez Stocznę, Śródmieście i Łąkową na Stogi, później została przedłużona i obecnie kursuje na trasie Jelitkowo - Zaspia - Stocznia - Śródmieście - Łąkowa - Przeróbka - Stogi).

1947

Po zakończeniu odbudowy Mostu Siennickiego 1 maja linię nr 9 skierowano na trasę Targ Węglowy - Stogi Plaża przez Długą, Długi Targ, Długie Ogrody, Przeróbkę.

1948

W eksploatacji były już 143 wagony. 69 wagonów nadal oczekiwało odbudowy. Wszystkie odcinki infrastruktury tramwajowej, przewidziane do ruchu liniowego, zostały odbudowane.

W związku z przebudową na dwujezdniową Drogi Państwowej nr 1, łączącej Gdańsk z Gdynią, dokonano wydzielenia z jezdni torowiska we Wrzeszczu, a w Oliwie **przeniesiono dotychczasową pętlę** przy Parku Oliwskim w obecne miejsce przy al. Grunwaldzkiej.

1951

1 stycznia powstało nowe przedsiębiorstwo pod nazwą **Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk - Gdynia**, w skrócie WPK G-G.

Powstały **nowe pętle w Jelitkowie i na Oruni**. Trasy ze Śródmieścia do Siedlec oraz do Oruni, z Nowego Portu do Wrzeszcza i z Oliwy do Jelitkowa pozostawały nadal jednotorowe.

W ramach wymiany taboru Gdańsk otrzymał pierwsze wagony N i ND. Uruchomienie linii Szybkiej Kolei Miejskiej SKM do Nowego Portu, a rok później do Gdyni, przekreśliło plany rozbudowy tramwaju w kierunku północnym.

1951 - 1956

Gdańsk dostał 17 wagonów silnikowych oraz 20 doczepnych, co pozwoliło na kasację najstarszych eksploatowanych wagonów.

1955

Uruchomiona zostaje nocna komunikacja tramwajowa. 15 marca rusza linia nr 11 z pętli przy ul. Szymanowskiego we Wrzeszczu do Targu Węglowego w Śródmieściu, która 1 maja, wraz z oddaniem do użytku nowej pętli, zostaje przedłużona do **Przeróbki**.

1957

Powstaje linia nr 12 zastępując linie nr 1 i 10 na trasie Siedlce - Wrzeszcz Szymanowskiego. Możliwe jest to dzięki budowie dwutorowego skrzyżowania na Hucisku oraz nowej pętli na Siedlcach. Ponadto nową pętlę otrzymuje linia nr 8 przy lotnisku na Zaspie – **skrzyżowanie al. Dzierżyńskiego (dzisiejszej Legionów) z Kościuszki**.

W ramach przebudowy al. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Klonowej do al. Wojska Polskiego torowisko tramwajowe wydzielono z jezdni likwidując jednocześnie pętlę przy ul. Szymanowskiego i budując w zamian nową pętlę Abrahama przy zajezdni Wrzeszcz. Do Abrahama skierowano linie nr 11 i 12.

Do 1962 roku do Gdańska docierają dostawy wagonów **4N** oraz **4ND** w łącznej liczbie 64 wagonów silnikowych oraz 65 doczepnych. Jednocześnie wycofywano z ruchu tramwaje budowy przedwojennej, **znacznie wyeksploatowane, jednak nieodlagające szczególnie od nowych wozów pod względem technologicznym i komfortu dla pasażerów**. Równolegle modernizowano podstacje zasilające i sieć trakcyjną.

1959

Przebudowano tory wjazdowe oraz dobudowano pętlę przy zajezdni Łąkowa. 21 lipca oddano pierwsze odcinki torowisk zastępujące dotychczasowe, nie spełniające rosnących zadań eksploatacyjnych. W zamian za tramwaj w ciągu ulic Długiej, Długiego Targu i Stągiewnej wybudowano nowy wydzielony dwutorowy odcinek od Huciska przez ul. Okopową, Podwale Przedmiejskie do skrzyżowania ulic Ułańskiej i Łąkowej. Przeprowadzenie przez Nową Motławę zapewniał prowizoryczny **most saperski**. Mógł po nim w późniejszych czasach jeździć albo skład 1x105N z pasażerami lub 2x105N tylko z osobami siedzącymi.

Zlikwidowano pętlę uliczną na ulicy Bogusławskiego, kierując linię nr 6 do Targu Węglowego. Drugą nową trasą było torowisko od ul. Mickiewicza we Wrzeszczu do tymczasowej pętli **Kolonia Uroda**. Odcinek ten był dwutorowy i jest do dziś częścią trasy do Brzeźna. Zastąpił on torowisko na ulicach Chrobrego i Waryńskiego, na których kursowała linia nr 5. Nowością była wtedy linia 13 z Kolonii Urody do Przeróbki (dziś jeździ także z Brzeźna na Stogi przez Przeróbkę).

1960

Przedłużono torowisko od pętli Kolonia Uroda do Brzeźna, uruchomiono linię nr 14 z Oliwy do Brzeźna.

1961

1 stycznia zawieszono linię nr 7, **likwidując jednocześnie trasę do Sopotu**, której torowisko kolidowało z nową jezdnią al. Grunwaldzkiej. 1 lipca zlikwidowano torowisko na **ul. Chrobrego** i **ul. Waryńskiego** we Wrzeszczu, uruchomiono nową linię nr 15 z Wrzeszcza do Nowego Portu przez Brzeźno, a linię nr 5 skierowano do pętli na lotnisku na Zaspie.

Do końca lat 60-tych przebudowuje się i modernizuje dwie gdańskie zajezdnie we Wrzeszczu i w Nowym Porcie oraz sprowadzone zostają jeszcze używane wagony z Warszawy.

Wszystkie linie dostały pętle na krańcach tras, a wszystkie gdańskie tramwaje zostały zmodernizowane na jednokierunkowe.

1966

W czerwcu przybywa nowa pętla na **Stogach**, **przy zakładzie Pasanil**. Przedłużona zostaje do niej linia 11.

1968

Po 42 latach przerwy, w związku z przebudową wiaduktu "Błądźnik", przywraca się do eksploatacji torowisko na **ul. 3 Maja**.

1969

Pod koniec roku na ulicach Gdańska pojawiają się pierwsze **wagony przegubowe typu 102N**, zwane potocznie "kanciakami". Do 1973 roku dostarczono ich 55 sztuk, co pozwoliło zastąpić ostatnie wagony produkcji wojennej i przedwojennej będące w ruchu liniowym.

1970

Pierwszy tramwaj pojechał po bezkolizyjnym skrzyżowaniu tramwajowym na wiadukcie "Błędnik" 22 lipca. Jest to w pełni bezkolizyjne skrzyżowanie nie tylko tramwajów, ale także i tramwaju z koleją. Rozwiązanie to istnieje do dziś.

1971

28 lipca **znika tramwaj z Targu Węglowego**, a linie 3, 6 i 9 przeniesione zostają do nowej pętli **Doki** przy Stoczni Gdańskiej.

Całkowicie przebudowane zostaje skrzyżowanie na Hucisku, ul. Pomorska dostaje drugi tor wzdłuż całej trasy, a jednotorowy odcinek i skrzyżowanie z torem kolejki SKM w Nowym Porcie zastąpione zostają odcinkiem dwutorowym prowadzącym po wiadukcie.

Od września do marca **likwidowany jest odcinek tramwaju ze Śródmieścia do Oruni**, w związku z czym na chwilę pojawiają się jeszcze w Gdańsku tramwaje dwukierunkowe.

1974

Firma WPK G-G przekształcona zostaje w **Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku**, które do 1975 obejmuje swą administracją również i tramwaje w Elblągu.

Powstaje nowa duża pętla w Jelitkowie oraz w Brzeźnie. Jednocześnie trwa budowa nowego odcinka od ul. Kościuszki przez dawny teren lotniska na Zaspie [teraz lotnisko jest w dzielnicy Rębiechowo].

Na **Zaspie** wybudowana zostaje duża pętla z bezkolizyjnymi dojazdami oraz dalej trasa z Zasy przez Przymorze do istniejącej już linii na ul. Pomorskiej.

1975

5 nowych wagonów szybkobieżnych typu **105N** przybyłych do Gdańska pozwala na otwarcie linii nr 6 ze Śródmieścia do Jelitkowa [kursuje do dziś].

1977

Trasa z Zasy przez Przymorze do ul. Pomorskiej zostaje uroczystie otwarta 31 grudnia. Następują w związku z tym zmiany przebiegu linii w tym rejonie miasta.

1978

Na krótko pomiędzy Oliwą, Zaspą i Wrzeszczem kursuje linia nr **16**. Ciągłe dostawy "stopiątek", czyli wagonów typu 105N, pozwalają na wycofanie z ruchu dwuosioowych wagonów budowy powojennej.

1980

Załoga WPK uczestniczy w strajku, biorąc udział w przełomowych wydarzeniach mających wówczas miejsce w Gdańsku. Jako pierwsza z motorniczych zaprotestowała kobieta zatrzymując swój skład pod Operą Bałtycką.

Powstają dwa nowe odcinki: 22 lipca pojawia się tramwaj na **ul. Klinicznej**, 17 grudnia z kolei zaczęto eksploatację torowiska leżącego **na przedłużeniu ulicy 3 Maja** oraz na wiadukcie na al. Armii Krajowej. Nowa pętla, a właściwie dworzec tramwajowy, Kliniczna przejmuje funkcję zlikwidowanej pętli Doki przy stoczni.

1981

Po rocznej przerwie docierają do Gdańska nowe partie "stopiątek", tym razem typu **105Na**. Prace modernizacyjne skupiają się na przebudowie torowisk w ul. Jana z Kolna oraz na al. Zwycięstwa i przy węźle przy Operze Bałtyckiej.

1984

Zlikwidowana zostaje siatka połączeń tramwajowych nocnych.

1986

Całkowita modernizacja torowisk na ul. Jana z Kolna zostaje zakończona. **Wagony dwuosiove stały się w Gdańsku historią**, nie kursując w ruchu liniowym. Całość taboru liniowego stanowią od tej pory wagony szybkobieżne typu 102N, 102Na, 105N oraz 105Na.

1987

Na 3 lata zostaje zamknięta trasa na Stogi. W tym czasie przeszła mostu Siennickiego wymieniono na nowe.

1988

Wagony przegubowe 102N oraz 102Na w ilości 46 sztuk, zostają wymienione na identyczną ilość krakowskich wozów typu 105N. Odtąd, przez osiem następnych lat, jedynym typem taboru liniowego w Gdańsku są tramwaje rodziny 105N. Jedynym wagonem 102Na w Gdańsku pozostał techniczny wagon sieciowy, oznaczony jako 102Na #9022. Skasowany w roku 2006.

1989

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zostaje podzielone. W Gdańsku utworzono **Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej**, odpowiedzialne za komunikację tramwajową oraz autobusową na obszarze miasta Gdańska oraz gmin ościennych.

1990

Do Gdańska przyjechała z Chorzowskiego Konstalu **ostatnia dostawa 6 wagonów szybkobieżnych typu 105Na**. **Jednotorowy most saperski na Nowej Motławie zastąpiono nowym, wysokowodnym mostem w ciągu rozbudowanego Podwała Przedmiejskiego**. Nie ma już problemu z nośnością obiektu, więc zaprzestaje się eksploatacji solowych wozów 105N.

1991

PKM zostaje przekształcone w zakład budżetowy miasta Gdańska pod nazwą **Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku**.

1995

W Nowym Porcie, przy finansowym współudziale Portu Gdańskiego, w kilku etapach przebudowane zostały torowiska. Podczas przebudowy zlikwidowany zostaje ostatni w Gdańsku jednotorowy odcinek dwukierunkowy (1994). **Powstaje nowy odcinek trasy W-Z** od ul. Łąkowej do Bramy Żuławskiej w zamian za torowisko w ulicy Długie Ogrody. Torowisko zostaje przełożone wraz z budową trasy wyjazdowej w kierunku Warszawy.

1997

Pojawiają się w Gdańsku dwa ośmioosiove, trzyczłonowe tramwaje typu **114Na** z tyrystorowym układem rozruchu. Są to tramwaje nowej generacji, o obniżonej podłodze w środkowej części pojazdu. Tramwaje zostają na stałe przypisane do obsługi linii 12 na trasie Siedlce - Śródmieście - Wrzeszcz - Oliwa - Żabianka - Przymorze - Zaspą.

1999

Do Gdańska przybywają 4 zakupione niskopodłogowe tramwaje NGd99. Ich eksploatacja ogranicza się do obsługi linii tramwajowej nr 2. **Zamknięta zostaje zajezdnia Łąkowa**. **Jako jedną z przyczyn podaje się utrudniony dojazd do zajezdni**. Od wybudowania trasy W-Z tramwaje musiały zawracać na pętli **Przeróbka by jadąc od śródmieścia dotrzeć do zakładu**.

2000

Do Gdańska przybywa pierwszy zmodernizowany tramwaj generacji 105N. Modernizacją objęty zostaje układ napędowy tramwaju. Pierwszy skład stopiątek zmodernizowany przez wrocławski zakład Protram, otrzymał elektrykę opartą o układy IGBT.

2002

Modernizacje tramwajów 105N we wrocławskim zakładzie Protram trwają. Łącznie modernizacji poddanych zostało 10 wagonów generacji 105N. Pojawiają się pierwsze doczepy czynne w wagonach generacji 105N zmodernizowanych we Wrocławiu. Zmodernizowane tramwaje oznaczono jako **105NCh** (doczepy czynne odpowiednio 105NChD).

2004

Zakład Komunikacji Miejskiej wraz z Nowym Rokiem przekształcony zostaje z zakładu budżetowego w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Odcięty od reszty sieci zostaje historyczny odcinek torowiska w ul. Łąkowej. Trwają remonty torowisk. Tempa nabiera proces remontów tramwajów rodziny 105N. ZKM decyduje się na nieznaczną modyfikację wyglądu wysłanych do naprawy tramwajów, pojawiają się kolejne doczepy czynne 105NaD. Kończą swój żywot w Gdańsku ostatnie liniowe wagony typu 105N.

2007

Rozpoczynają się dostawy 44 używanych tramwajów **N8C** z niemieckiego Dortmundu.

W ramach dwóch etapów Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej, w latach 2003-2007 wyremontowano wiele kilometrów torowisk w całym mieście.

W grudniu uroczystym otwarciem kończy się budowa linii tramwajowej ze Śródmieścia na Chełm.

Do jej obsługi zakupiono trzy nowoczesne tramwaje **Bombardier NGT6**. W relacji Hucisko – Chełm Witosa uruchomiona zostaje linia nr 1. Ze względu na strome podjazdy o znacznej długości, z obsługi trasy na Chełm wykluczone są tramwaje rodziny 105N oraz 114Na.

2010

Liczne reformy w ofercie gdańskich tramwajów. **Uruchomione zostają linie:** 7 jako linia szczytowa z Nowego Portu na Chełm oraz 9 z Abrahama na Przeróbkę. W ramach porządkowania numeracji, linie 13 i 15 zmieniają oznaczenia na 3 i 5. Po 20 letniej przerwie na trasę wyjeżdżają **solowe wagony 105Na**, które od teraz obsługują linię 4. Podyktowane jest to niewielkim popytem na tej trasie. Od sylwestrowej nocy 2009/2010, okazjonalnie **uruchamiana jest linia tramwajowa nocna N0** łącząca Śródmieście z Chełmem, Wrzeszczem, Oliwą, Przymorzem, Zaspą.

2012

Dzięki dofinansowaniu z funduszy Unii Europejskiej realizowane są kolejne inwestycje. **Ruszają tramwaje na przedłużeniu trasy z Chełmu, przez aleję Witosa, aleję Vaclava Havla, do pętli Łostowice Świętokrzyska.** Dobiegają końca dostawy używanych tramwajów N8C(NF), które po modernizacji są pojazdami częściowo niskopodłogowymi. Po 2 latach kończą się także dostawy fabrycznie nowych tramwajów typu 120NaG produkowanych przez spółkę PESA z Bydgoszczy. Od tej pory ponad 2/3 taboru to tramwaje z niską podłogą.

Szczególne podziękowania dla Panów Mariusza Uziębły oraz Sebastiana Zomkowskiego.