



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Zlikwidowane sieci trolejbusowe w Polsce

Author: Anna Powąłka, Maria Tkocz

Citation style: Powąłka Anna, Tkocz Maria. (2010). Zlikwidowane sieci trolejbusowe w Polsce. "Acta Geographica Silesiana" ([T.] 7 (2010), s. 55-60).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Anna Powalka, Maria Tkocz

Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec

ZLIKWIDOWANE SIECI TROLEJBUSOWE W POLSCE

Повалка А., Ткоц М. **Ликвидированные троллейбусные сети в Польше.** Троллейбусы как непопулярные средства городского транспорта заслуживают особого внимания, так как они дружелюбны к окружающей среде. В Польше число ликвидированных троллейбусных маршрутов значительно превышает существующие. В настоящее время троллейбусный транспорт работает только в трех городах: Гдыня, Люблин, Тыхы. В статье представлена история ликвидированных троллейбусных маршрутов, которые многие годы эксплуатировались в 8 – кроме Варшавы – городах Польши: Дембница, Гожув Великопольский, Легница, Олыштын, Познань, Слупск, Валбжих, Вроцлав.

Powalka A., Tkocz M. **Closed trolley bus lines in Poland.** Trolley busses which are not very popular mean of city transport are worthy of notice because they are extremely environmental friendly. In Poland there are more closed trolley bus lines than these which work. At present trolley bus transport operates only in three towns: Gdynia, Lublin and Tychy. This paper describes the history of closed trolley bus systems which for many years used to function in 8 – without Warsaw – Polish towns: Dębica, Gorzów Wielkopolski, Legnica, Olsztyn, Poznań, Słupsk, Wałbrzych, Wrocław.

Słowa kluczowe: ekologiczne środki transportu, zlikwidowane sieci trolejbusowe, trolejbusy

Streszczenie

Trolejbusy jako mało popularny środek transportu miejskiego zasługują na szczególną uwagę, ponieważ są to pojazdy przyjazne dla środowiska. W Polsce przeważa liczba systemów zlikwidowanych w stosunku do istniejących. Obecnie komunikacja trolejbusowa jest eksploatowana tylko w trzech miastach: w Gdyni, Lublinie oraz Tychach. W niniejszym opracowaniu przybliżono historię zlikwidowanych sieci trolejbusowych w 8, spośród 9 miast, w których sieci te funkcjonowały, tj. w Dębicy, Gorzowie Wielkopolskim, Legnicy, Olsztynie, Poznaniu, Słupsku, Wałbrzychu i Wrocławiu.

WSTĘP

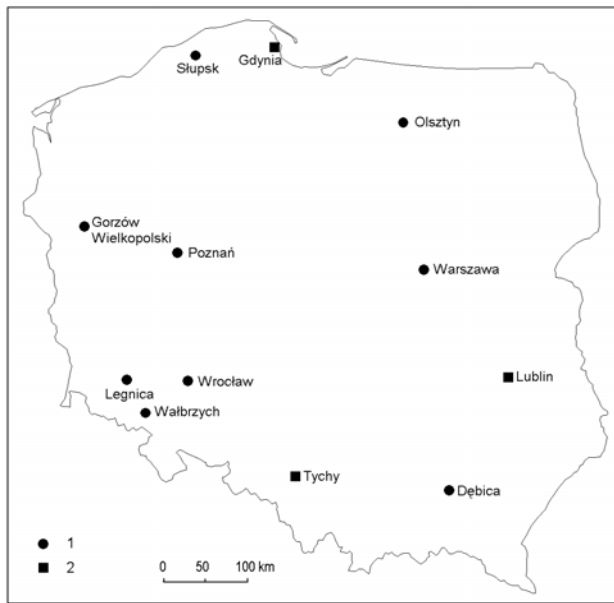
Historia trolejbusów sięga lat 80. XIX wieku. W Polsce pojawiły się dopiero w pierwszej połowie XX wieku. Pierwszą linię trolejbusową w aktualnych granicach naszego kraju uruchomiono we Wrocławiu w 1912 roku. Na linii tej zastosowano bardzo niedoskonały system odbioru prądu Lloyda-Köhlera. Liczne problemy techniczne spowodowały, iż linię tę zamknięto już w 1913 roku. Drugim polskim miastem (aczkolwiek rozpatrując ówczesne granice państwa, to pierwszym), w którym zdecydowano się na wprowadzenie komunikacji trolejbusowej, był Poznań. Sieć tutaj zbudowana, w porównaniu do wrocławskiej, była już bardzo nowoczesna. Przy jej budowie zastosowano udoskonalony sposób dostarczania prądu systemu Maxa Schiemanna, który do dzisiaj jest stosowany (dwa przewody sieci trakcyjnej zawieszono równolegle nad dro-

gą, po których przesuwają się drążkowe odbieraki prądu). Komunikacja trolejbusowa w Poznaniu ruszyła w 1930 roku i funkcjonowała przez 40 lat. Był to najdłuższy działający system trolejbusowy wśród sieci zlikwidowanych.

Najwięcej systemów trolejbusowych w Polsce uruchomiono w czasie II wojny światowej za czasów okupacji niemieckiej. Należały do nich: sieć olsztyńska, gdyńska, gorzowska, legnicka oraz wałbrzyska. Po zakończeniu działań wojennych wszystkie te systemy – z wyjątkiem gorzowskiego – zostały odbudowane. W latach 1960. i 1970. panowały w Polsce tendencje do likwidacji komunikacji trolejbusowej z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych oraz konieczności importu taboru. W efekcie trakcją trolejbusową wycofano z Poznania, Olsztyna, Wałbrzycha oraz z Warszawy. Do Warszawy komunikacja trolejbusowa jeszcze powróciła, gdyż w latach 1980., w związku z ogólnoświatowym kryzysem paliwowym, ponownie zwrócono się ku trolejbusom. Wtedy w Polsce zaczęto też wprowadzać trolejbusy w miastach, w których wcześniej nie były one znane: w Tychach, Słupsku oraz Dębicy. Z tych nowo uruchomionych sieci funkcjonuje jedynie sieć tyska.

Przedmiotem niniejszego artykułu są zlikwidowane sieci trolejbusowe w Polsce, a jego celem naświetlenie historii w poszczególnych miastach (rys. 1). Ze względu na rozległość terenu oraz kilka etapów działalności sieci trolejbusowej w Warszawie, miasto to w rozważaniach pominięto.

Problematyka komunikacji miejskiej jest stosunkowo rzadko podejmowana przez geografów. Do nielicznych wyjątków należą publikacje J. WARSZYŃ-



Rys. 1. Zlikwidowane (1) i istniejące (2) sieci trolejbusowe w Polsce
 Fig. 1. Closed (1) and functioning (2) trolley bus systems in Poland

SKIEJ (1968) oraz T. LIJEWSKIEGO (1987), analizujące problemy publicznego transportu miejskiego w Krakowie i Warszawie. Zmianami komunikacji miejskiej w aglomeracji krakowskiej zajmowała się także M. KOZANECKA (1980), natomiast problematykę komunikacji szynowej w obsłudze i integracji GOP-u podejmował S. DZIADEK (1995). Do nowszych publikacji można zaliczyć prace B. MEYER (1998), J. PETRYSZYNA (1998), J. KACZMARKA (2002), A. SOCZÓWKI (2007), A. KOŁOSIA (2006) i M. RECHŁOWICZA (2007). Wiele artykułów naukowych i popularno-naukowych publikowanych jest w specjalistycznych czasopismach, takich jak np. *Transport Miejski i Regionalny* (dawniej *Transport Miejski*), czy *Trolleybus Magazine*. Niejednokrotnie stanowiły one materiał źródłowy w niniejszej pracy. Skorzystano również z opracowań niepublikowanych w postaci materiałów wewnętrznych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

ZLIKWIDOWANE SIECI TROLEJBUSOWE W WYBRANYCH MIASTACH POLSKI

Dębica

Historia dębickich trolejbusów jest unikatowa w dziejach komunikacji trolejbusowej w Polsce z tego względu, że stanowiły one własność prywatną. Budowę sieci trolejbusowej rozpoczęto z inicjatywy Kombinatu Rolno-Przemysłowego „Igloopol” (BUDYN, 1988). Prace budowlane postępowały w bardzo szybkim tempie – rozpoczęły się w maju 1988 roku, a już 1 listopada trolejbusy przewiozły pierwszych pasażerów.

Tego dnia, w dniu Wszystkich Świętych, przejazd trolejbusem był bezpłatny i wszystkie kursy kończyły się w pobliżu cmentarza w Straszcynie. Regularna komunikacja trolejbusowa zaczęła funkcjonować dopiero od 12 listopada 1988 roku (CZUCHRA, 2008).

Linia trolejbusowa o długości 5 km połączyła północną część Dębicy ze Straszcynem. Za mostem na Wisłoce rozdzielała się w dwóch kierunkach: do kościoła w Straszcynie oraz do obecnego Szpitala Psychiatrycznego. Był to pierwszy etap budowy trakcji trolejbusowej. Kolejnych etapów, zakładających m. in. rozbudowę połączeń trolejbusowych do centrum Dębicy oraz do Latoszyna i Wytwórni Urządzeń Chłodniczych, nigdy nie zrealizowano, gdyż władze miasta nie wykazywały zainteresowania dalszym rozwojem tego rodzaju komunikacji. W związku z tym istniejąca na obrzeżach miasta sieć trolejbusowa stała się *de facto* linią wewnątrzzakładową, której główna rola polegała na dowozie pracowników do Straszcyna, a później z powrotem do Dębicy.

W 1990 roku nastąpił upadek KRP „Igloopol”, a wraz z nim stopniowo ograniczano funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej. Ostatni kurs trolejbusy wykonały w październiku 1990 roku. Obecnie pozostały jedynie słupy trakcji trolejbusowej, które służą jako latarnie uliczne.

Gorzów Wielkopolski

Decyzję o wprowadzeniu komunikacji trolejbusowej w Gorzowie Wielkopolskim podjęto w 1942 roku. Ze względu na braki materiałowe prace budowlane trwały długo, a przy budowie infrastruktury trolejbusowej zastosowano szereg niespotykanych rozwiązań, m.in. zamiast miedzianej napowietrznej sieci jezdnej o przekroju 100 mm² zastosowano druty stalowo-aluminiowe o przekroju 225 mm² (WOJCIESZAK, 1992).

Uruchomienie komunikacji trolejbusowej nastąpiło 23 czerwca 1943 roku. Układ linii trolejbusowych był krzyżowy i połączyły one ważniejsze części miasta. Linia nr 1 była relacji Dworzec PKP – Kazimierza Wielkiego, linia nr 2 prowadziła z Frydrychowa do Szpitala Psychiatrycznego. Trzecia linia trolejbusowa przebiegała od dworca PKP na Zamoście. Z chwilą uruchomienia komunikacji trolejbusowej dysponowano tylko czterema pojazdami, dlatego początkowo trolejbusy były eksploatowane tylko na odcinku Frydrychowo – Szpital Psychiatryczny. Ciekawostką jest to, iż od 1944 roku w Gorzowie Wielkopolskim istniała również trolejbusowa linia towarowa kursująca pomiędzy portem, elektrownią, gazownią i szpitalem psychiatrycznym. Długość wszystkich tras trolejbusowych wynosiła około 12 km. Komunikacja trolejbusowa funkcjonowała zaledwie do 30 stycznia 1945 roku.

Legnica

W czasie II wojny światowej w miastach znajdujących się pod okupacją niemiecką zastępowano trakcję tramwajową trolejbusami. Taki plan opracowano rów-

niez dla ówczesnej Liegnitz, a jego realizacja trwała ponad dwa lata. Otwarcie linii trolejbusowej nastąpiło 10 listopada 1943 roku (*60 lat...*). Trolejbusy kursujące na linii nr 1 połączyły dworzec PKP z Laskiem Złotoryjskim znajdującym się w południowo-zachodniej części miasta. Z dostępnych informacji wynika, iż trasa ta pełniła ważną rolę w układzie komunikacyjnym miasta (TURZAŃSKI, 1976).

Wkroczenie do miasta wojsk Armii Czerwonej w 1945 roku spowodowało zniszczenia sieci trakcyjnej oraz taboru trolejbusowego, jednakże nie był to koniec legnickich trolejbusów. Po wojnie, 22 lipca 1949 roku przywrócono komunikację trolejbusową z tym, że poprowadzono ją nową trasą – od dworca kolejowego na lotnisko wojskowe. W takim układzie komunikacja trolejbusowa przetrwała do końca 1956 roku, kiedy podjęto decyzję o jej zastąpieniu autobusami, ze względu na częste awarie pojazdów oraz brak możliwości zakupu nowego taboru, którego w Polsce nie produkowano.

Olsztyn

Komunikacja trolejbusowa w Olsztynie została uruchomiona w dniu wybuchu II wojny światowej (REICH, 1996; ŚRUTKOWSKI, 2007) i była drugą siecią tego rodzaju połączeń miejskich w Polsce. Pierwsza linia trolejbusowa była relacji Dworzec Główny – Osiedle Mazurskie. Obsługiwało ją pięć trolejbusów kursujących co 15 minut. W 1943 roku uruchomiono drugą linię trolejbusową, której trasa przebiegała z Jakubowa na Osiedle Mazurskie. W czasie okupacji komunikacja trolejbusowa była regularnie eksploatowana. W wyniku działań wojennych cała infrastruktura trolejbusowa została uszkodzona – zerwano sieć trakcyjną, połamano słupy, a tabor rozgrabiono (REICH, 1996; ZIENKIEWICZ, PRZYTOCKA, 2007).

Do odbudowy trakcji trolejbusowej oraz remontu trolejbusów przystąpiono w 1946 roku. 10 grudnia uroczystie oddano do użytku trasę Plac Roosevelta – Osiedle Mazurskie, którą 27 stycznia 1947 roku przedłużono do głównego dworca PKP nadając jej numer 4. Z początkiem 1948 roku uruchomiono drugą linię z Placu Roosevelta do Kortowa. Linia ta otrzymała numer 3 i 5 lat później została przedłużona do Zatorza. W 1967 roku Olsztyn posiadał 21 trolejbusów, z czego 15 było w ruchu: 10 na trasie linii 4 oraz 5 na trasie linii numer 3 (ZIENKIEWICZ, PRZYTOCKA, 2007).

W styczniu 1968 roku zdecydowano o likwidacji trakcji trolejbusowej w Olsztynie. Jeszcze w tym samym roku zlikwidowano trasę do Kortowa, zachowując jedynie odcinek z Osiedla Mazurskiego. Odcinek ten wydłużono z dworca PKP do ronda przy ul. Jagiellońskiej. Linia ta pozostała w eksploatacji do 1971 roku. 31 lipca 1971 roku był dniem, w którym olsztynianie po raz ostatni mogli skorzystać z trolejbusów.

Plany przywrócenia komunikacji trolejbusowej w Olsztynie pojawiały się kilkakrotnie, niemalże od chwili jej likwidacji aż do czasów współczesnych. Jednak żaden z nich nie doszedł do skutku. Przeważnie

głównym czynnikiem przemawiającym za „nie” były zbyt wysokie koszty inwestycji.

Poznań

Podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich dyrekcja Poznańskiej Kolei Elektrycznej zwróciła uwagę na środek transportu miejskiego zademonstrowany przez Anglików – był nim nieznaną wówczas w Polsce trolejbus. W 1928 roku zakupiono jeden taki pojazd, a rok później – dwa. Pierwszą linię trolejbusową uruchomiono 12 lutego 1930 roku i do 1939 roku była to jedyna linia trolejbusowa w Polsce (TURZAŃSKI, 1987; NADOLSKI, 1988; WOJCIESZAK, 2000). Trasa pierwszej linii trolejbusowej połączyła Rynek Śródecki z ulicą Główną, wynosiła nieco ponad 2 km i kursowały na niej dwa trolejbusy z 10-minutową częstotliwością. Jeszcze przed wybuchem II wojny światowej zaczęto budować trakcję trolejbusową z Rynku Śródeckiego wzdłuż ulicy Warszawskiej do Osiedla Warszawskiego. Budowę tej trasy dokończył okupant. Jej uruchomienie nastąpiło 6 września 1941 roku. W 1944 roku trasy obu linii przedłużono z Rynku Śródeckiego przez nieistniejący obecnie most na Cybinie na Ostrów Tumski. W tym samym roku uruchomiono jeszcze trzecią linię trolejbusową od Ogrodu Botanicznego do ówczesnego lotniska wojskowego na Ławicy. Te trzy linie funkcjonowały do 20 stycznia 1945 r. Walki o Poznań spowodowały całkowite zniszczenie taboru trolejbusowego. W celu pozyskania trolejbusów, po wojnie remontowano stare pojazdy, a w 1947 roku dokonano zamiany tramwajów za trolejbusy z Gorzowem Wielkopolskim, w którym nie zdecydowano się na odbudowę przedwojennej trakcji trolejbusowej. Pierwszą, powojenną linię trolejbusową uruchomiono 1 marca 1946 roku. Jak podaje J. WOJCIESZAK (2000), na początku 1948 roku w Poznaniu funkcjonowały już trzy linie trolejbusowe:

- 1) „U”: relacji Ogrody – Woła, długości 2,7 km;
- 2) „W”: relacji Mostowa – Śródka – Os. Warszawskie, długości 3,8 km;
- 3) „Z”: relacji Mostowa – Śródka – Główna, długości 3,2 km.

Od 20 maja 1948 roku działała linia „T”, która kursowała od dworca kolejowego Poznań Garbary do Naramowic. Kolejną linię trolejbusową, oznaczoną jako „S”, uruchomiono 27 marca 1950 roku. Z początkiem 1951 roku trasę tej linii wydłużono do Placu Ratajskiego. Również w tym samym roku trasę linii „W” wydłużono do Antoninka.

Do początku lat 1960. miały miejsce modyfikacje przebiegów tras trolejbusowych, polegające m. in. na wprowadzeniu dwu dodatkowych. Lata 60. XX w. to okres stopniowej likwidacji systemów trolejbusowych w wielu miastach, w tym również w Poznaniu. Głównym argumentem przemawiającym za likwidacją tego rodzaju komunikacji miejskiej był niekorzystny układ tras trolejbusowych – linie nie były ze sobą połączone tworząc niezależne sieci, co od samego początku przyczyniało się do wzrostu kosztów eksploatacyjnych.

Ostatnią linię trolejbusową w Poznaniu zlikwidowano 29 marca 1970 roku (WOJCIESZAK, 2000).

Słupsk

W styczniu 1985 roku podjęto decyzję o budowie traktacji trolejbusowej w Słupsku. Uzasadniano ją ochroną środowiska naturalnego w pasie nadmorskim, a także koniecznością oszczędzania paliw płynnych. Zgodnie z przyjętym harmonogramem prac, oddanie pierwszej linii trolejbusowej do eksploatacji zaplanowano na lipiec 1985 roku. 20 lipca uroczystie uruchomiono linię „A”. Trasa tej linii przebiegała od ulicy Kopernika (gdzie znajdowała się zajezdnia) do pętli przy ulicy Rzymowskiego (95 lat...; TURZAŃSKI, 1985). Drugą linię trolejbusową „B” relacji Hubalczyków – Rzymowskiego uruchomiono 11 lipca 1986 roku. 27 czerwca 1987 roku do eksploatacji oddano trzecią linię trolejbusową „C”. Trasa nowej linii również połączyła ulicę Hubalczyków z Rzymowskiego, ale przebiegała nowym odcinkiem sieci.

Według Z. WICZKOWSKIEGO (1989), wprowadzenie komunikacji trolejbusowej w Słupsku poprawiło funkcjonującą komunikację w mieście, gdyż trasy linii trolejbusowych zostały poprowadzone do nowych osiedli mieszkaniowych i nie stanowiły formy zastępczej dla istniejącej linii autobusowej. Łączna długość tras trolejbusowych wynosiła 19,1 km. Pierwsze lata funkcjonowania komunikacji trolejbusowej w Słupsku były okresem jej świetności. W tym okresie planowano również uruchomienie linii „D” do Kobylnicy oraz „E” do odległej o 18 km Ustki. Tych ambitnych planów nigdy nie zrealizowano z powodu pogarszającej się sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa. Na początku lat 1990. na trasy linii trolejbusowych coraz częściej wyjeżdżały autobusy. W związku z tym w 1999 roku podjęto decyzję o likwidacji tego środka transportu miejskiego. W maju rozpoczęto demontaż sieci trakcyjnej rozpoczynając od linii „B” i „C”. Linia „A” przetrwała do 18 października 1999 roku.

Warto jeszcze wspomnieć, że Słupsk był pierwszym w Polsce ośrodkiem, w którym rozpoczęto seryjną produkcję polskich trolejbusów na nadwoziu autobusu Jelcz PR110. Trolejbusy były produkowane w Komunalnym Przedsiębiorstwie Naprawy Autobusów. Do dziś trolejbusy zbudowane w słupskiej KAPENIE kursują po ulicach polskich miast, w których komunikacja trolejbusowa została zachowana. Tym bardziej zaskakująca i nieprzemysłana wydaje się decyzja o likwidacji tego rodzaju środka transportu miejskiego w mieście nad Słupią.

Wałbrzych

Koncepcję wprowadzenia komunikacji trolejbusowej w Wałbrzychu opracowano jeszcze przed wybuchem II wojny światowej. Według niej trolejbusy, jako bardziej bezpieczna i szybsza sieć połączeń miejskich, miały zastąpić wyeksploatowaną traktację tramwajową. W styczniu 1943 roku rozpoczęto prace nad budową

pierwszej linii trolejbusowej, której trasę poprowadzono wzdłuż toru tramwajowego od dworca kolejowego Wałbrzych Główny do Placu Grunwaldzkiego. Uruchomienie pierwszej linii o numerze 1 miało miejsce 28 października 1944 roku. Linia ta funkcjonowała z częstotliwością 5–10 minut i miała długość 4,8 km (*Historia...*; PODOBIŃSKI, WOJCIESZAK, 1996). Warto podkreślić, iż trolejbusy w porównaniu z tramwajami były ciche i szybkie, dlatego zyskały uznanie i sympatię wśród mieszkańców.

Seria wypadków tramwajowych przesądziła o dalszych losach tego rodzaju środka komunikacji miejskiej w Wałbrzychu – podjęto decyzję o stopniowej likwidacji przestarzałej traktacji tramwajowej i wprowadzeniu na jej miejsce linii trolejbusowych. W 1949 roku uruchomiono dwukilometrowy odcinek traktacji trolejbusowej z Placu Grunwaldzkiego do dworca kolejowego Wałbrzych Miasto. Wybudowano również trasę od dworca Wałbrzych Miasto do Placu Tuwima. Uruchomiono wówczas linię nr 6 (Dworzec Główny – 11 Listopada – Wałbrzych Miasto) oraz linię okrężną o numerze 7 (Dworzec Główny – ul. Chrobrego – Wałbrzych Miasto – 11 Listopada – Dworzec Główny).

W 1955 roku, w wyniku opracowania projektu rozwoju komunikacji trolejbusowej w Wałbrzychu, planowano uruchomienie nowych tras do Szczawna, Glinka Starego, Glinka Nowego oraz Gaju. Od 1959 roku rozpoczęto realizację tego projektu i do 1963 roku do eksploatacji oddano połączenia trolejbusowe: do Szczawienka, Rusinowej i Sobięcina, likwidując jednocześnie na tych trasach linie tramwajowe. W latach 1963–1967 w Wałbrzychu istniało 11 linii trolejbusowych o łącznej długości 82 km.

Według materiałów wewnętrznych MPK, w Wałbrzychu (*Historia...*) wszystkie linie trolejbusowe kursowały co 10 minut, w godzinach szczytu używane były 42 trolejbusy, które przewoziły 66,7% pasażerów. Był to najlepszy okres dla wałbrzyskich trolejbusów, gdyż pod koniec lat 1960. zaczęto negatywnie postrzegać komunikację trolejbusową, jako mniej elastyczną w ruchu w porównaniu do komunikacji autobusowej. Już w 1968 roku podjęto decyzję o likwidacji komunikacji trolejbusowej w Wałbrzychu. W 1972 roku trolejbusy kursowały już tylko na trzech liniach, które ostatecznie zlikwidowano w 1973 r.

Wrocław

Wrocław był pierwszym miastem w obecnych granicach Polski, w którym wprowadzono trolejbusy. Mimo iż wrocławska sieć trolejbusowa funkcjonowała zaledwie rok, to była jedną z pierwszych w tej części Europy. 16 marca 1912 roku spółka Gléislose Lloyd-Bahn Brockau uruchomiła linię trolejbusową na trasie z Wilczego Kąta do Brochowa (TURZAŃSKI, 1982; KORZENIOWSKI, 1998a, b). Linia ta liczyła 4,4 km i była obsługiwana przez 4 trolejbusy i 2 przyczepy. Trolejbus, zwany ówczesnie bezszynową kolejką elektryczną, miał 15 miejsc siedzących i 10 stojących. Kolejka bezszynowa korzystała z sieci trakcyjnej podobnej do

sieci tramwajowej i zastosowano w niej system odbioru prądu Lloyd-Köhler. Łącznie z wrocławską zbudowano tylko kilka sieci tego typu, m. in. w Bremie, Ludwigsburgu, Stockporcie. Ze względu na częste awarie niedoskonałego odbieraka prądu, już w 1913 roku zaniechano dalszej eksploatacji trolejbusów w mieście.

Jeszcze po II wojnie światowej planowano przywrócić trolejbusy we Wrocławiu na trasie od Placu Kromera do Psiego Pola i Zakrzowa. W tym celu w 1947 roku sprowadzono z Wałbrzycha 7 trolejbusów marki Fiat. Ostatecznie zrezygnowano z tego przedsięwzięcia, a stacjonujące w zajezdni trolejbusy przekazano do Gdyni.

PODSUMOWANIE

Obecnie trolejbusy można spotkać tylko w trzech polskich miastach: w Gdyni, Lublinie oraz Tychach. Niestety, w żadnym z tych ośrodków trolejbusy nie są podstawowym środkiem transportu publicznego, ale pełnią rolę uzupełniającą w stosunku do komunikacji autobusowej. Przedstawiona w niniejszym opracowaniu krótka historia zlikwidowanych sieci trolejbusowych w Polsce ukazuje, iż był to środek o zmiennych okresach popularności. Głównymi czynnikami kierującymi uwagę na ten rodzaj transportu miejskiego była oszczędność paliw płynnych w okresie II wojny światowej, a później również względy ekologiczne.

Od początku swojego istnienia komunikacja trolejbusowa charakteryzowała się małą elastycznością ruchową poprzez uzależnienie jej od sieci trakcyjnej – był to główny czynnik, który zadecydował o likwidacji tego rodzaju środka transportu miejskiego, m. in. w Poznaniu oraz Wałbrzychu. W przypadku Dębicy oraz Słupska decyzja o likwidacji trakcji trolejbusowej była tylko i wyłącznie decyzją administracyjną, podjętą bez dokonania szerszej analizy.

Trolejbus, jako inteligentny system komunikacji miejskiej, przyczynia się do poprawy jakości życia w mieście: jest bezpieczny i komfortowy, a przy tym cichy i przyjazny dla środowiska. Trzeba pamiętać, że mimo podwyższonego poziomu kosztów eksploatacyjnych i inwestycyjnych w stosunku do komunikacji autobusowej, ważne są walory ekologiczne tego środka transportu miejskiego. Względy ekologiczne, społeczne i zdrowotne, obok czysto matematycznego wyliczenia kosztów eksploatacji, zyskują coraz większą wagę w ogólnym rachunku ekonomicznym.

LITERATURA

Budyn J., 1988: Trolejbus w Dębicy. *Transport Miejski*, 10, 238.
Czuchra K., 2008: Dębickie trolejbusy. W: Czuchra K. (red.): *Wędrówki po gminie Żyraków, Straszecin*. Grupa Gryf Media, Dębica.
Dziadek S., 1995: Rola komunikacji tramwajowej w obsłudze przewozów pasażerskich w aglomeracjach miejskich GOP. W: Dwucet K., Szczypek T. (red.): *Wybra-*

ne zagadnienia geograficzne. *Pamięci geografów Uniwersytetu Śląskiego Józefa Szafarskiego i Piotra Modrzejewskiego*. WNoZ UŚ, PTG Oddział Katowicki, Sosnowiec.

Kaczmarek J., 2002: Rytm miasta a tramwajowa komunikacja podmiejska. W: Słodczyk J., Jakubczyk Z. (red.): *Zarządzanie gospodarką miejską i prawne podstawy funkcjonowania miasta*. Uniwersytet Opolski, Opole.
Kołoś A., 2006: Rozwój przestrzenny a współczesne funkcjonowanie miejskiego transportu szynowego w Polsce. *Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków*.
Korzeniowski J., 1998a: 85 lat trolejbusów wrocławskich – rys historyczny. *Transport Miejski*, 1: 11–12.
Korzeniowski J., 1998b: Historia wrocławskich... trolejbusów. W: *Kalendarz Wrocławski 1999, R. XL*. Towarzystwo Miłośników Wrocławia, Wrocław.
Kozanecka M., 1980: Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. *Studium geograficzno-ekonomiczne*. Wyd. WSP, Kraków.
Lijewski T., 1987: Transport in Warsaw. *Transport Reviews*, 2: 95–118.
Meyer B., 1998: Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju transportu w aglomeracji Szczecina. Wyd. US, Szczecin.
Nadolski E., 2000: Dzieje trolejbusów w Poznaniu. *Autobusy*, 5: 28–31.
Petryszyn J., 1998: Międzyzwiązkowe połączenia autobusowe i tramwajowe w aglomeracji katowickiej. *Czasopismo Geograficzne*, 69: 65–75.
Podobiński J., Wojcieszak J., 1996: Dzieje komunikacji trolejbusowej i tramwajowej w Wałbrzychu. *Świat Kolei*, 2: 33–39.
Rechłowicz M., 2007: Tramwaje w Doniecku. *Świat kolei*, 6: 46–53.
Reich R., 1996: Historia komunikacji miejskiej w Olsztynie (1946–1996). MPK w Olsztynie, Olsztyn.
Soczówka A., 2007: Komunikacja miejska w Sosnowcu. Historia – dzień dzisiejszy – perspektywy. W: *Rocznik Sosnowiecki 2007, t. XV*: 107–124.
Śrutkowski T., 2007: 100 lat komunikacji miejskiej w Olsztynie. WERS, Olsztyn.
Turzański B., 1976: The Trolleybuses of Poland: Legnica. *Trolleybus Magazine – Journal of the National Trolleybus Association*, 89: 76–78.
Turzański B., 1982: Trolleybuses of Wrocław. *Trolleybus Magazine – Journal of the National Trolleybus Association*, 123: 27–28.
Turzański B., 1985: The Trolleybuses of Poland: Słupsk. *Trolleybus Magazine – Journal of the National Trolleybus Association*, 143: 103–105.
Turzański B., 1987: The Trolleybuses of Poland: Poznań. *Trolleybus Magazine – Journal of the National Trolleybus Association*, 152: 27–34.
Warszyńska J., 1968: Krakowski węzeł komunikacyjny. *Folia Geographica, Ser. Geogr.-Oeconomica*, 1: 117–139.
Wiczkowski Z., 1989: Doświadczenia z eksploatacji trolejbusów w Słupsku. *Transport Miejski*, 4: 83–85.
Wojcieszak J., 1992: Dzieje komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim. *Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim, Poznań-Gorzów Wielkopolski*.
Wojcieszak J., 2000: 120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu. *Wydawnictwo Miejskie, Poznań*.

Zienkiewicz K., Przytocka M., 2007: Historia komunikacji miejskiej w Olsztynie 1907–2007. MPK w Olsztynie Olsztyn.

Materiały źródłowe:

- 60 lat Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Legnicy, Materiały wewnętrzne MPK w Legnicy, Legnica.
- 1) 95 lat komunikacji miejskiej w Słupsku 1910–2005. Materiały wewnętrzne MZK w Słupsku, Słupsk.
 - 2) Historia komunikacji miejskiej na terenie Wałbrzycha. Materiały wewnętrzne MPK w Wałbrzychu, Wałbrzych.