

80 lat gdyńskiej komunikacji trolejbusowej

OLGIERD WYSOIMIRSKI

Pierwszą linię trolejbusową w Gdyni uruchomiono 18 września 1943 r. Trasa nienumerowanej linii prowadziła od Zarządu Miejskiego (obecny Urząd Miasta) do Dworca PKP w Chyloni, dzisiejszymi ulicami: Świętojańską, 10 Lutego, Podjazd, Morską i Chylońską. Jeszcze w tym samym roku linię przedłużono do nowej pętli w Orłowie. Po zakończeniu wojny trolejbusy w 1946 r., z dniem 19 marca, zaczęły obsługiwać linię pomiędzy zajezdnią przy ul. Waszyngtona a Zarządem Miejskim. W tym samym roku przedłużono trasę tej linii do pętli w Orłowie, nadając jej numer 11. Kolejną linię trolejbusową, nr 12, uruchomiono jeszcze w 1946 r. z pl. Kaszubskiego do Chyloni ulicami Świętojańską i Słaską. Następnie w 1947 r., z dniem 17 stycznia, trasę linii 11 wydłużono do pętli przy ul. Reja w Sopocie, do której skierowano też tramwaje z Gdańska. Chcąc uniknąć dublowania numeracji linii trolejbusowych i tramwajowych, w 1948 r. przenumerowano gdyńskie linie trolejbusowe, nadając im numery 21 i 22.

W 1949 r. powstały w Gdyni kolejne dwie linie trolejbusowe: 23 z pl. Kaszubskiego do pętli przy ul. Lidzkiej w Małym Kacku i 24 z pl. Konstytucji do Oksywiu Dolnego. Wraz z uruchomieniem linii 24 trasę linii 23 skierowano do pl. Konstytucji. W 1950 r. wydłużono linię 22 do Cisowej.

Kolejna zmiana w układzie tras linii trolejbusowych nastąpiła w połowie lat 50., kiedy to po oddaniu do użytku odbudowanego wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Podjazd uruchomiono linię 25 z pl. Kaszubskiego do Cisowej, jednocześnie trasę linii 22 skrócono do Grabówka. Następną linią trolejbusową, nr 26, zaczęła funkcjonować w 1959 r. na trasie z pl. Konstytucji do Orłowa. W 1962 r. linię tę wydłużono z Orłowa do Grabówka i uruchomiono nową linię, 27 z Małego Kacka do Oksywiu, prowadząc ich trasy ulicami Świętojańską, 10 Lutego. Znaczący rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni nastąpił w 1964 r., kiedy to zaczęła funkcjonować linia 28 z pl. Konstytucji na Oksywie Górne i Górne, gdzie jej trasę poprowadzono w dwóch kierunkach okrężnie. Dla odróżnienia trasę wyznaczoną najpierw przez Oksywie Górne oznaczono jako 28 kresłone.

Kolejne zmiany w układzie linii trolejbusowych w Gdyni miały miejsce w 1965 r. Linię 26 wycofano z Orłowa, kierując ją z Chyloni Dworca PKP trasą okrężną przez śródmieście. W miejsce tej linii uruchomiono do Orłowa nową linię 29, z pl. Kaszubskiego.

W 1966 r. powstała linia 25 kresłone, przenumerowana wkrótce na 30, będąca skróconym wariantem linii 25, w relacji z pl. Kaszubskiego do Dworca PKP w Chyloni. W tym samym roku trasę linii 23 wydłużono do ówczesnej Stoczni im. Komuny Paryskiej.

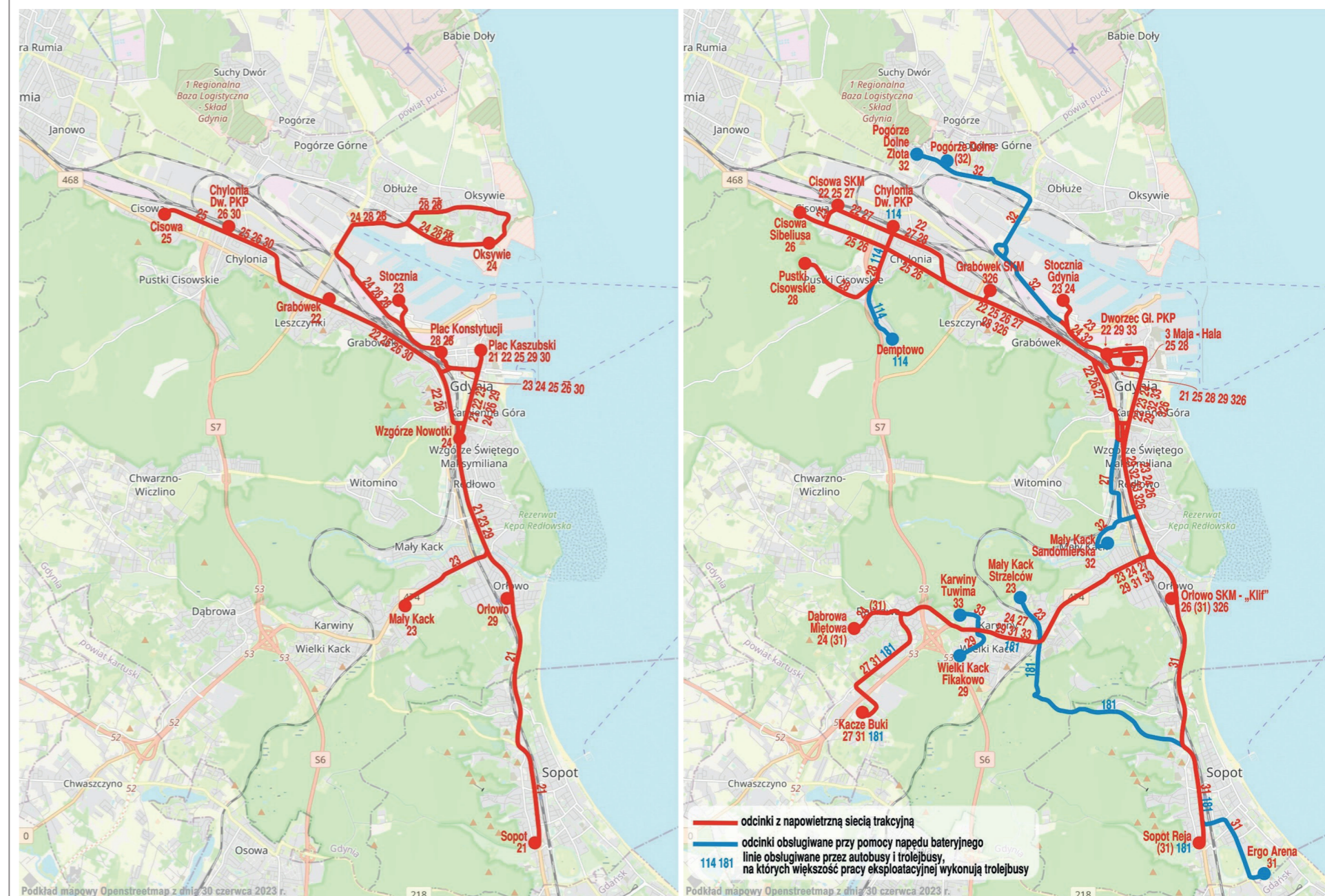
Od 1972 r. funkcjonowanie gdyńskiej komunikacji trolejbusowej zaczęło być sukcesywnie ograniczane pod wpływem braku dostaw taboru i przekonania, że przyszłość należy do komunikacji autobusowej. W połowie 1976 r. istniały w Gdyni już tylko 3 linie trolejbusowe, wszystkie w kierunku Chyloni, tj. 22, 25 i 30, przy czym te ostatnie obsługiwały autobusy. Po okresie regresu gdyńska komunikacja trolejbusowa zaczęła się stopniowo odradzać, przede wszystkim pod wpływem uznania jej walorów energetycznych i ekologicznych. Stało się to możliwe dzięki dostawom taboru. Jeszcze w 1976 r. przywrócono funkcjonowanie linii 21, a linię 30 zaczęto obsługiwać trolejbusami. Ważnymi wydarzeniami na drodze rewitalizacji gdyńskiej komunikacji trolejbusowej było przywrócenie kolejnych zlikwidowanych linii, z wyjątkiem oksywskich, ze względu na rozbudowę portu handlowego, na dawnej ich trasie.

W kolejnych dekadach następował sukcesywny rozwój gdyńskiej komunikacji trolejbusowej. Najpierw wskutek budowy sieci trakcyjnej, a następnie w zasadzie już bez jej wydłużania, dzięki dodatkowemu napędowi trolejbusów za pomocą baterii akumulatorowych, trolejbusy zaczęły obsługiwać kolejne dzielnice i osiedla, m. in. Karwiny od 1990 r., Pustki Cisowskie od 1996 r., Dąbrowę od 2005 r., Kacze Buki od 2006 r., Fikakowo od 2016 r., Dempotowo od 2019 r., Obluże i Pogórze Dolne od 2020 r. W 2021 r. gdyńskie trolejbusy wykonały największą w swojej historii pracę eksploatacyjną na poziomie 5845 tys. wozokilometrów, wobec 5494 tys. wozokilometrów w 1971 r., zamykającym pierwszy okres ich intensywnego rozwoju.

Rozwój oferty przewozowej gdyńskiej komunikacji trolejbusowej wiązał się z dostawami nowego i używanego taboru. W pierwszych latach eksploatowano pojazdy różnych marek, w tym sprowadzone do Gdyni przez okupanta. Były to pojazdy marki Henschel, Mercedes-Benz, Büssing, Alfa Romeo, Fiat i JaTB. Niektóre z nich kursowały z przyczepami. Pierwsze fabrycznie nowe pojazdy francuskiej marki Vetra wprowadzono do ruchu w 1949 r. W latach 1958–1980 w gdyńskiej komunikacji kursowały pojazdy marki Škoda, najpierw typu 8 Tr, potem nowocześniejsze 9 Tr. Od 1975 r. do 1997 r. w eksploatacji były rzadkie trolejbusy marki ZiU, a od 1976 do 2012 r. polskie, marki Jelcz, początkowo w całości oparte na konstrukcji licencyjnego autobusu marki Berliet. Część z tych pojazdów, w tym pierwsze, były produkowane na zapleczu technicznym gdyńskiego przewoźnika. W latach 1990–2002 trolejbusy ZiU i Jelcz uzupełniały trolejbusy przegubowe marki Ikarus, wszystkie przebudowane w gdyńskim zapleczu technicznym komunikacji miejskiej z używanych autobusów. Także w rezultacie konwersji używanych autobusów na trolejbusy, w latach 2004–2012 wprowadzono do eksploatacji niskopodłogowe Mercedesy. Ostatnie Mercedesy ze stałej liniowej eksploatacji zostały wycofane w 2023 r. Od 2001 r. do gdyńskiej komunikacji miejskiej są wprowadzane trolejbusy marki Solaris, w tym od 2010 r. z dodatkowym napędem baterijnym. Przez pierwszych kilkanaście lat sprowadzano wyłącznie standardowe pojazdy tej marki typu Trollino 12. W 2019 r. włączono do ruchu pierwsze trolejbusy przegubowe marki Solaris, typu Trollino 18. Najnowsze trolejbusy Solaris mają możliwość pokonywania większości tras bez dostępu do sieci trakcyjnej. Pojazdy te skutecznie konkurują z elektrobosami.



2023 r., trolejbus Solaris Trollino 12M, nr. inw. 3095 na ul. Świętojańskiej
Fot. ZKM Gdynia



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej dziennej w 1967 r. Mariusz Józefowicz

Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej dziennej w 2023 r. Mariusz Józefowicz



18 września 1943 r., trolejbus Henschel, nr inw. 201, w dniu inauguracji komunikacji trolejbusowej w Gdyni, na pętli przy obecnej al. Piłsudskiego przed skrzyżowaniem z ul. Świętojańską. Autor nieznan



Pocz. lat 50. XX w., trolejbus Alfa-Romeo/Macchi-Marelli, nr inw. 229 na pętli Sopot Reja. Obok poczekalnia Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia. Autor Harald Neise



Pocz. lat 60. XX w., trolejbus Škoda 8Tr, nr inw. 321 na ul. Morskiej (d. Czerwonych Koszyków) za dzisiejszym przystankiem Stocznia SKM - Morska. Zbigniew Sandach



II poł. lat 70. XX w., trolejbus Škoda 9Tr, nr inw. 11463 na placu dworcowym w Chyloni. Bohdan Turzański



II poł. lat 80. XX w., trolejbus ZiU 9, nr inw. 12081 na ul. Chylońskiej. Autor nieznan



Pocz. lat 90. XX w., trolejbus Ikarus 280E, nr inw. 14006 na ul. 10 Lutego. Autor nieznan