EPT 2 (42) 2018 | ISSN: 1644-0501 | www.wnus.edu.pl/ept | DOI: 10.18276/ept.2018.2.42-20 | s. 209–224

POTENCJAŁ POLSKICH MIAST POD WZGLĘDEM ZABYTKOWYCH TRAMWAJÓW I ICH WYKORZYSTANIE W TURYSTYCE

Krzysztof Kołodziejczyk

Uniwersytet Wrocławski
Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska
e-mail: krzysztof.kolodziejczyk@uwr.edu.pl

Słowa kluczowe zabytkowe tramwaje, tramwajowe linie turystyczne, ochrona dziedzictwa, Polska

Streszczenie

Dziedzictwo techniczne staje się w ostatnich latach coraz popularniejsze i coraz częściej jest przedmiotem zainteresowania turystów. W artykule skupiono się na zabytkowych tramwajach, których dość dużo zachowało się w polskich miastach i nie tylko są dowodem zmian zachodzących w komunikacji zbiorowej, lecz także stanowią znaczący potencjał dla rozwoju turystyki. Analizie poddano – dla poszczególnych miast – liczbę i wiek historycznych wagonów (uwzględniając również ich stan techniczny) oraz sposoby ich ekspozycji i eksploatacji – istnienie muzeów komunikacji miejskiej, funkcjonowanie linii turystycznych i możliwość wynajęcia pojazdów. Okazuje się, że nie zawsze duży potencjał odpowiada rozbudowanej ofercie. We Wrocławiu – pomimo licznych i cennych wagonów – brak muzeum, a sprawnych jest tylko kilka wozów, natomiast w Krakowie czy Warszawie mogą być wykorzystywane prawie wszystkie z kilkunastu tramwajów historycznych, oferta linii turystycznych jest atrakcyjna, a w pierwszym z miast istnieje też nowoczesne muzeum poświęcone komunikacji zbiorowej.

Wprowadzenie

Obecnie piętnaście polskich miast utrzymuje sieci tramwajowe, niedawno – w 2015 roku – dołączył do nich Olsztyn. Tramwaje odpowiadają w nich za obsługę komunikacyjną ludności (a także turystów) i w związku z często wieloletnią historią eksploatacji wpisały się w ich krajobraz kulturowy. Co prawda, trudno powiedzieć, że z którymkolwiek polskim miastem kojarzą się tak silnie, jak ma to miejsce w przypadku Lizbony czy San Francisco, ale trudno dziś wyobrazić sobie Kraków i Wrocław bez niebieskich tramwajów czy Poznań bez wagonów

w charakterystycznym zielonym kolorze. Tramwaje zostały uwiecznione nawet w wytworach kultury popularnej, czego przykładem może być *Wrocławska piosenka* z 1952 roku w wykonaniu Marii Koterbskiej (m.in. słowa „Mkną po szynach niebieskie tramwaje przez wrocławskich ulic sto…"). Naturalnym elementem działalności przedsiębiorstw eksploatujących tramwaje jest wymiana zużytego lub przestarzałego taboru na nowy. Z reguły stare wagony są po prostu złomowane, czasem jednak egzemplarze wybranych modeli zachowuje się ze względu na ich wartości historyczne bądź techniczne. Chodzi z jednej strony o pojazdy unikatowe, np. ostatnie zachowane przykłady danego typu lub wagony wyprodukowane jako egzemplarze jednostkowe (czasem będące efektem przebudów lub prac modernizacyjnych prowadzonych przez samych przewoźników), z drugiej – o pojazdy typowe, które przez wiele lat dominowały na ulicach i są kojarzone przez mieszkańców. Ważnym kryterium są zastosowane rozwiązania techniczne – dokumentujące zmiany konstrukcyjne i sposoby organizacji transportu publicznego. W efekcie – wraz z postępem technologicznym i unowocześnianiem taboru – może powstać całkiem duża kolekcja wagonów historycznych. W szczególności dotyczy to miast, w których komunikacja tramwajowa ma długą historię, często sięgającą przełomu trzeciej i czwartej ćwierci XIX wieku (np. Warszawa, Wrocław, Szczecin czy Gdańsk).

Omówione w pracy wagony z reguły podlegają ochronie konserwatorskiej, to znaczy są wpisane do rejestru lub – mniej rygorystycznej – ewidencji zabytków. Niestety, nie są jasne zasady przypisywania obiektów do jednej z tych dwóch form ochrony. Z reguły pojazdy przedwojenne znajdują się z rejestrze, powojenne zaś w ewidencji lub nie są w ogóle objęte ochroną. Brak precyzyjności przepisów powoduje jednak, że przykładowo we Wrocławiu tramwaj z końca lat 80. XX wieku, który dopiero niedawno przekroczył wiek 25 lat (graniczny, jeśli chodzi o możliwość wpisu), znajduje się w rejestrze zabytków, a wagon prawie 30 lat starszy – w ewidencji. Trzeba przy tym pamiętać, że każda z form ochrony niesie za sobą ograniczenia w zakresie prowadzonych remontów i eksploatacji. Zainteresowanie zabytkowymi pojazdami w ogólności zdobywa w Polsce coraz większą popularność, czego wyrazem są organizowane zloty (np. w Oławie) czy muzea (np. Muzeum Motoryzacji i Techniki w Ortębusach, Muzeum Motoryzacji przy zamku Topacz w Ślęzie pod Wrocławiem). Można przypuszczać, że pod względem samochodów osobowych sytuacja jest obecnie porównywalna z Europą Zachodnią, szczególnie popularne są polskie marki pochodzące z czasów PRL-u. Nieco inaczej wygląda sytuacja, jeśli chodzi o zabytki komunikacji miejskiej. Dbałość o to specyficzne dziedzictwo zaczęła się rozwijać dopiero po transformacji ustrojowej w latach 90. i dotychczas często nie wyszła poza fazę organizacji. Przewoźnicy – z reguły borykający się z problemami finansowymi – nie zawsze są w stanie odpowiednio utrzymywać stare pojazdy, a działania osób prywatnych, czasem organizujących się w stowarzyszenia, są ograniczone kosztami kilkukrotnie większymi niż w przypadku aut osobowych. W Niemczech czy Wielkiej Brytanii problemy są podobne, ale tam zabiegi mające na celu ochronę historycznych tramwajów czy autobusów mają znacznie dłuższą historię, sięgającą nawet połowy XX wieku. Tamtejsze muzea komunikacji miejskiej często są już dobrze funkcjonującymi atrakcjami turystycznymi.

Cel i metody pracy

Wagony historyczne istnieją i są utrzymywane w większości polskich miast mających sieci tramwajowe. Kolekcje te jednak różnią się pod względem wielu cech: liczby i wieku pojazdów, własności, stanu zachowania i utrzymania, form ochrony konserwatorskiej, sposobów wykorzystania, w tym obecności w ofercie turystycznej. Celem niniejszego artykułu jest porównanie tych kolekcji – biorąc pod uwagę wyżej wymienione cechy – we wszystkich polskich miastach, w których istnieją historyczne wagony tramwajowe. Autor zebrał dane na podstawie wizyt studyjnych w wybranych miastach, literatury[1], informacji publikowanych w internecie oraz własnego doświadczenia, zajmuje się bowiem hobbystycznie restauracją historycznych pojazdów komunikacji zbiorowej we Wrocławiu. Praca prezentuje stan z połowy 2017 roku i ma charakter kompilacyjny, a jej zasadniczą częścią jest analiza porównawcza, w której zwrócono uwagę nie tylko na wartości historyczne i techniczne pojazdów, lecz także na sposoby ich włączania w ofertę turystyczną bądź nawet tworzenia opartych na nich produktów turystycznych.

Wrocław

Historia komunikacji tramwajowej we Wrocławiu sięga 1877 roku, kiedy otwarto pierwszą linię tramwaju konnego (Sielicki, 2012, s. 9–10; 2017). Była to inwestycja prywatnej spółki Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (Wrocławskie Towarzystwo Kolei Ulicznej, BSEG), która uzyskała 30-letnią (potem przedłużoną jeszcze o pięć lat) licencję na przewozy tramwajami. Wagony elektryczne we Wrocławiu pojawiły się w 1893 roku, eksploatowane przez inną prywatną spółkę – Elektrische Straßenbahn Breslau (Wrocławskie Tramwaje Elektryczne, ESB), która wybudowała odrębną względem BSEG sieć torowisk (z czasem także BSEG wprowadziło trakcję elektryczną) (Sielicki, 2012, s. 14–20). Dopiero na początku XX wieku powołano miejskiego przewoźnika – Städtische Straßenbahn Breslau (Wrocławskie Tramwaje Miejskie, SSB), który w październiku 1902 roku uruchomił pierwsze dwie linie, a do 1924 roku przejął obie prywatne spółki tramwajowe (Sielicki, 2012, s. 16, 21–26). Wszystkie linie tramwajowe i cały tabor miały od tego momentu jednego zarządcę, SSB mogło więc pozwolić sobie na tak znaczne inwestycje, jak zakup w latach 1925–1929 aż 232 sztuk nowoczesnych, zaprojektowanych specjalnie dla Wrocławia wagonów Linke-Hofmann Standard (Jerczyński, 2001b). Następcą SSB były po II wojnie światowej Zakłady Komunikacyjne Miasta Wrocławia, w 1951 roku przemianowane na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne[2].

W zasadzie każdy z wyżej wymienionych okresów jest udokumentowany przez jakichś z zachowanych wagonów tramwajowych. We Wrocławiu znajduje się bowiem największy w Polsce zespół historycznych wagonów, liczący około 60 eksponatów (Sielicki, 2013), z czego

[1] Przydatnym źródłem informacji w skali całej Polski są prace Lubki i Stiasnego (2004) oraz Żurawicz (2013).
[2] Więcej informacji o historii wrocławskiej komunikacji tramwajowej można znaleźć w następujących pozycjach: Bufe (1992), Lewandowski, Molecki (2006), Maciejewski (2004) oraz Sielicki (2017).

39 wpisanych jest grupowo do rejestru zabytków jako jedna tzw. kolekcja[3], trzy wpisane są do rejestru jednostkowo (jeden skład dwuwagonowy i pojedynczy wagon), a jeden do ewidencji zabytków. Reszta pojazdów nie jest objęta ochroną, choć często są reprezentantami tych samych typów, które znajdują się pod opieką konserwatora. O unikatowości wrocławskiej kolekcji świadczy duża liczba wagonów gospodarczych przeznaczonych do utrzymywania torowisk i sieci trakcyjnej, często wybudowanych jako pojedyncze egzemplarze. Okres tramwajów konnych reprezentuje zrekonstruowany w 1997 roku na bazie lory transportowej (powstałej być może już w 1895 r.) letni wagon otwarty. Z czasów wprowadzania pierwszych tramwajów elektrycznych pochodzi najstarszy zachowany wagon w mieście – wieżówka służąca do konserwacji sieci trakcyjnej z około 1892 roku. Początek XX wieku reprezentują: skład dwuwagonowy typu Nowa Berolina i ciągle odbudowywany wagon typu Maximum. W okresie międzywojennym powstały z kolei wspomniane wyżej tramwaje Standard, a z czasów po II wojnie światowej pochodzą polskie tramwaje Konstal N i 4N oraz tramwaje szybkobieżne – Konstal 102N i 102Na (Kołodziejczyk, 2011, s. 129–137). W przeciwieństwie do innych miast we Wrocławiu tylko nieliczne wagony historyczne są własnością miejskiego przewoźnika, natomiast większość należy do Gminy Wrocław lub dwóch stowarzyszeń (Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego oraz Towarzystwa Miłośników Wrocławia). Stan wagonów jest bardzo różny – od pojazdów sprawnych do kompletnych wraków (Sielicki, 2013).

W przypadku Wrocławia, który wyróżnia się imponującym dziedzictwem historii komunikacji tramwajowej, najtrafniejszym sposobem realizacji oferty przemieszczania turystów pomiędzy atrakcjami jest linia tramwajowa obsługiwana zabytkowym taborem. Linia taka funkcjonowała już w latach 90., kiedy kursował na niej wagon typu Standard z wnętrzem przebudowanym na potrzeby kawiarenki (Kołodziejczyk, 2011, s. 125). Na początku XXI wieku przez kilka lat linii takiej nie było, od 2007 roku jest zamawiana przez Gminę Wrocław na podstawie konkursów dla organizacji pozarządowych. Początkowo linia kursowała przez cały rok, od kilku lat uruchamiana jest jedynie w sezonie letnim, przy czym na bardzo różne terminy przypada początek i koniec sezonu (np. w 2017 r. regularne kursy zabytkowych tramwajów zaczęły się dopiero w czerwcu, wcześniej był to zwykle już długi weekend majowy). Tak zwana Zabytkowa Linia Tramwajowa łączy Stare Miasto z Halą Stulecia, na niektórych krótszych kursach (tylko po ścisłym centrum) dostępna jest obsługa przewodnicka. Kursują na niej zarówno wagony przedwojenne (Linke-Hofmann Standard, rzadko Nowa Berolina), jak i powojenne (Konstal N i Konstal 102N). Ponadto przez cały rok istnieje możliwość wynajęcia zabytkowych wagonów od obu stowarzyszeń na potrzeby przejazdów turystycznych lub okazjonalnych. Organizowane są także wydarzenia, w których pojazdy te uczestniczą i są wtedy dostępne bezpłatnie. Niestety, we Wrocławiu brak muzeum, w którym byłaby omawiana bogata historia komunikacji miejskiej i wystawiane pojazdy i eksponaty. Taka placówka miała powstać w 2001 roku na terenie dawnej

[3] Kolekcja wpisana do rejestru zabytków pod numerem 952/696 liczy 40 obiektów, ale znajduje się w niej także jeden autobus – Jelcz 272 MEX z 1974 r., który został przebudowany na autobus turystyczny typu kabriolet poprzez likwidację dachu i odcięcie ścian na wysokości okien. Zwany jest Fredrusiem (na cześć hr. Aleksandra Fredry) i obecnie, od kilku lat, pozostaje niesprawny.

zajezdni przy ulicy Legnickiej (Jerczyński, 2001a), ale z różnych przyczyn (m.in. finansowych i organizacyjnych) to nie nastąpiło (Kołodziejczyk, 2011, s. 122–125). Od tego czasu odbyły się dwie tematyczne wystawy czasowe w Muzeum Miejskim (por. Sielicki, 2012), obecnie powtórnie planowane jest zgromadzenie taboru i przygotowanie ekspozycji w wyżej wymienionej zajezdni. W międzyczasie dwie inne likwidowane zajezdnie, które też potencjalnie mogłyby stać się siedzibą takiej wystawy, zostały przeznaczone na inne cele kulturalne (Kołodziejczyk, 2016).

Poznań

Pierwsza regularna linia tramwaju konnego w Poznaniu zaczęła kursować w 1880 roku na trasie Dworzec Kolejowy – Stary Rynek. W tym samym roku powstało Poznańskie Towarzystwo Kolei Konnej, które uzyskało prawa do budowy i eksploatacji komunikacji tramwajowej w Poznaniu. Pasażerskie przewozy tramwajami trakcji elektrycznej rozpoczęto w mieście w 1898 roku, początkowo trasami tramwajów konnych, które uległy jednak szybkiej rozbudowie. Okres międzywojenny to przede wszystkim powstanie nowych linii na przedmieściach. Pod koniec II wojny światowej, podczas walk o wyzwolenie Poznania, większość taboru i urządzeń technicznych umożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej uległa zniszczeniu, jednak do 1947 roku odbudowano większość tras tramwajowych oprócz połączeń na prawy brzeg Warty, gdzie tramwaje powróciły dopiero w 1952 roku (MPK Poznań, 2017c; Wojcieszak, 2000).

Za najcenniejszy z zabytkowych wagonów w Poznaniu można uznać zrekonstruowany w 2015 roku wóz Carl Weyer Typ W z około 1905 roku (zachowało się tylko pudło, podczas remontu wykorzystano inne podwozie z 1897 r.). Był to w okresie międzywojennym podstawowy typ wagonów doczepnych Poznańskiej Kolei Elektrycznej. Starszy, bo pochodzący z 1896 roku, jest wagon konny Herbrand, przy czym został on sprowadzony do Poznania około 1915 roku i był kilkukrotnie przebudowywany. Na restaurację czekają wagony: Bergische Stahlindustrie typ I z przełomu XIX i XX wieku, Wismar S2D z 1930 roku i Fuchs KSW z 1944 roku. Pozostałe historyczne tramwaje w Poznaniu pochodzą z okresu po II wojnie światowej. W większości powstały w chorzowskich zakładach Konstal: silnikowy typu N i przeznaczone dla niego cztery doczepne typu ND z przełomu lat 40. i 50., silnikowy typu 102N z przełomu 1969/70, silnikowy typu 102Na z początku lat 70 oraz nieco późniejszy skład 105N, któremu przywrócono pierwotny wygląd. Ponadto jako historyczne zachowano wybrane wagony kupowane w latach 90., używane wcześniej w innych miastach: wagon 3G z 1961 roku, zwany holendrem, ponieważ sprowadzono go z Amsterdamu, oraz GT6 pochodzący z podobnego okresu (MPK Poznań, 2017d).

Wszystkie pojazdy stanowią własność MPK Poznań i tam można je wynająć na przejazdy turystyczne (istnieje oferta gotowych tras z przewodnikiem i bez) lub okolicznościowe, ale w standardowej ofercie nie ma najcenniejszych tramwajów przedwojennych (MPK Poznań, 2017a). Od weekendu majowego do końca września tramwaje z zakładów Konstal kursują w soboty, niedziele i święta na regularnej linii turystycznej, która prowadzi z placu Wielkopolskiego, przez centrum miasta, Wildę, dawną zajezdnię Madalińskiego, ulice Hetmańską i Głogowską z powrotem do centrum. Wybrane kursy (z przewodnikiem) są wydłużone, dzięki czemu zwie-

dzający mogą dotrzeć m.in. w okolicę katedry (MPK Poznań, 2017b). Wyznaczono również kursy specjalnie do Muzeum Komunikacji przy ulicy Głogowskiej, w którym zgromadzono drobne eksponaty związane z historią transportu miejskiego w Poznaniu. Nie jest ono czynne regularnie, lecz udostępniane tylko osobom korzystającym z oferty tramwajowej linii turystycznej (Kołodziejczyk, 2016, s. 60). Wymienione wyżej tramwaje niestety nie są dostępne do zwiedzania poza imprezami.

Szczecin

Pierwszą linię tramwaju konnego w Szczecinie uruchomiła w 1879 roku spółka Stettiner Straβen--Eisenbahn-Gesellschaft (Szczecińskie Towarzystwo Ulicznej Kolei Żelaznej, SSEG). Decydujące udziały w niej miał Johannes Büssing, który wcześniej odpowiadał także za powstanie tramwajów we Wrocławiu. Później wybudowano jeszcze dwie linie, a w latach 1896–1900 większość tras zelektryfikowano. Ciekawostką jest fakt, że do 1929 roku tramwaje pokonywały mosty Długi i Cłowy siłą rozpędu i dopiero wówczas wyposażono je w sieć trakcyjną. W 1940 roku długość linii osiągnęła 50,3 km. Po zniszczeniach wojennych pierwszą linię uruchomiono 12 sierpnia 1945 roku. Wówczas komunikacją miejską zarządzała firma Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, od lat 50. – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, które w latach 70. objęło działaniem także inne miasta ówczesnego województwa szczecińskiego. Po transformacji ustrojowej szczecińskie przedsiębiorstwo przeszło kilka zmian, by stać się Tramwajami Szczecińskimi Sp. z o.o. (Tramwaje Szczecińskie, 2009; Wikipedia, 2017b).

W Szczecinie najstarsze z wagonów zabytkowych to wozy firmy Nordwaggen Bremen z 1926 roku (eksploatowany jest jeden pojazd, choć zachowały się cztery). Szczecińskie przedsiębiorstwo komunikacyjne pod koniec XX wieku sprowadzało używane wagony z zagranicy. Z tego typu tramwajów jako historyczne zachowano dwa wagony firmy Düwag: silnikowy GT6 z 1958 roku i dwa doczepne B4 z 1957 roku. Są także polskie powojenne wagony typu Konstal N, 102Na i – prawie współczesne (1975 r.) – 105Na. Wykorzystuje się je do obsługi linii turystycznej (kursuje tylko w wakacyjne niedziele; wykonywane są jedynie dwa kursy) i przejazdów okolicznościowych, siedem wagonów przekazano do Muzeum Techniki i Komunikacji (aż trzy typu Bremen, przy czym jeden przebudowany na pług odśnieżny). Można je oglądać na wystawie *Historia szczecińskiej komunikacji* (MTiK Szczecin, 2017). Warto podkreślić, że muzeum mieści się w dawnej zajezdni tramwajowej Niemierzyn, w której zachowano część infrastruktury tak, by mogły z niej korzystać zabytkowe wagony (Kołodziejczyk, 2016, s. 59–60).

Kraków

Komunikacja tramwajowa w Krakowie datuje się od 1882 roku, kiedy oddano do użytku wąskotorową linię tramwaju konnego. Kolejnym etapem był tramwaj elektryczny, ale nadal wąskotorowy, który rozpoczął kursowanie w 1901 roku, a pierwszą normalnotorową linię elek-

tryczną uruchomiono w 1913 roku. Ostatnie dwa wymienione systemy funkcjonowały aż do 1953 roku, kiedy ostatecznie zlikwidowano sieć wąskotorową. Początkowo firma eksploatująca tramwaje była własnością prywatną, ale w 1910 roku Gmina Kraków została jej większościowym udziałowcem. W 1928 roku powołano do życia Krakowską Miejską Kolej Elektryczną SA, także z większościowym udziałem Gminy Kraków. Sukcesorem tej spółki było państwowe Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, dziś spółka akcyjna (MPK Kraków, 2017b).

Co prawda, Wrocław może poszczycić się największą w Polsce kolekcją zabytkowych tramwajów, ale zdecydowana większość z nich jest niesprawna i nieużytkowana, dlatego największą liczbę sprawnych wagonów ma Kraków. Najstarsze z nich to wagon silnikowy SN-1 z 1912 roku, będący reprezentantem pierwszych krakowskich tramwajów normalnotorowych, oraz sprowadzone w 1941 roku tramwaj silnikowy Gottfried Linder z 1910 roku i wagon doczepny PN-3 powstały w 1909 roku. Z kolei z lat 1938–1939 pochodzi skład SN-2 + PN-2, który uwzględniał większość ówczesnych nowoczesnych trendów w budowie wagonów tramwajowych. Starszy jest sprowadzony w 1984 roku z Wrocławia na potrzeby filmu tramwaj wspomnianego wyżej typu Linke-Hofmann Standard z końca lat 20., który został w Krakowie pieczołowicie wyremontowany i jest dziś najlepiej zachowanym wagonem tej serii w Polsce. To jednocześnie czwarty najstarszy tramwaj w Krakowie, jego malowanie ma przypominać, że właśnie krakowscy tramwajarze odbudowywali komunikację we Wrocławiu. Ponadto w Krakowie zachowały się typowe także dla innych polskich miast powojenne wagony Konstal N i ND (te drugie doczepne) oraz – już późniejsze – serii 102N, 102Na i 102NaD (także wersja doczepna). MPK Kraków od 1989 roku kupowało używane wagony z Norymbergi, pochodzące z przełomu lat 50. i 60. Były to pierwsze tramwaje w powojennej Polsce zakupione poza granicami kraju i pomimo swojego wieku były nowocześniejsze od dotychczas użytkowanych w stolicy Małopolski. Także niektóre z nich po zakończeniu eksploatacji zostały zachowane jako historyczne (MPK Kraków, 2017c). Wszystkie zabytkowe wagony są własnością MPK Kraków. Zdecydowana większość z nich jest sprawna i eksploatowana w ruchu turystycznym, choć niektóre wymagają różnego zakresu prac konserwatorskich. Niewątpliwie Kraków ma przewagę nad np. Wrocławiem czy Trójmiastem, ponieważ dysponuje własnymi zakładami naprawczymi, które specjalizują się w remontach historycznych pojazdów. Dzięki temu prace mogą postępować sprawnie, ustalone są harmonogramy i jednoznaczne zasady restauracji, a poszczególne pojazdy reprezentują różne momenty w ich eksploatacji, stąd dokumentują dość szczegółowo zmiany w krakowskiej komunikacji zbiorowej (por. Kucharski, Kikin, 2010).

Krakowskie zabytkowe wagony tramwajowe eksponowane są w większości w Muzeum Inżynierii Miejskiej, które powstało poprzez adaptację także zabytkowej zajezdni przy ulicy św. Wawrzyńca na Kazimierzu. Jest to najstarsza zajezdnia tramwajowa w mieście, która dodatkowo odzwierciedla rozwój środków komunikacji w Krakowie. Początkowo była to zajezdnia tramwaju konnego (1882–1900), następnie wąskotorowego tramwaju elektrycznego (1900–1912), do którego w 1912 roku doszedł tramwaj normalnotorowy. W 1923 roku stała się obiektem wielofunkcyjnym. Co ważne, każdy z etapów dokumentowany jest przez jakiś fragment istniejącego dziś założenia (Brzoskwinia, 2010). Po formalnym powołaniu muzeum 1 października 1998 roku

rozpoczęto proces rewaloryzacji poszczególnych budynków i przystosowania ich do celów wystawienniczych (Golonka, Pochwała, 2010). Tematyka placówki jest szersza niż transport zbiorowy, toteż poza zgromadzonymi wagonami i wystawą omawiającą historię krakowskiej komunikacji miejskiej prezentowane są m.in. dzieje polskiej motoryzacji czy krakowskiego drukarstwa (Czachor, 2010).

Gdy weźmie się pod uwagę stacjonowanie większości zabytkowych tramwajów w Muzeum Inżynierii Miejskiej, nie dziwi, że Krakowska Linia Muzealna zaczyna bieg właśnie w tym miejscu. W praktyce w okresie letnim (od czerwca do września) uruchamiane są dwie linie, obie oznaczone jednak jako 0 (zero). Jedna prowadzi przez Kazimierz, pod Wawelem, przecina Trakt Królewski i prowadzi do pętli Cichy Kącik (powrót po północnej stronie rynku przez Stary Kleparz). Druga wiedzie zaś przez Nową Hutę do pętli Kopiec Wandy. Z jednej strony z okien tramwaju można więc zobaczyć najstarsze zabytki miasta, z drugiej – część powstałą w czasach komunistycznych. Odpowiednio do charakteru trasy dobierany jest tabor. Na linii pojawiają się przedwojenne wagony: SN-1, skład SN-2 + PN-2 i Linke-Hofmann Standard, jak również powojenne: Konstal N i 102Na oraz pochodzący z Norymbergi wóz T4. Istnieje także możliwość wynajęcia zabytkowych tramwajów u miejskiego przewoźnika. Warto zwrócić uwagę na znaczne różnicowanie cen za godzinę jazdy między wagonami najstarszymi a względnie młodymi (MPK Kraków, 2017a). Wydaje się to zabiegiem wskazanym, mającym na celu ograniczenie eksploatacji najcenniejszych wozów o konstrukcji w dużym stopniu drewnianej. We Wrocławiu także stosowane jest pewne różnicowanie cen, ale w mniejszym stopniu zależy ono od wieku pojazdów, a bardziej od ich wielkości (TMW, 2017).

Warszawa

Historia komunikacji tramwajowej w Warszawie zaczęła się w 1866 roku wraz z otwarciem przez Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich sześciokilometrowej linii tramwajów konnych. Stanowiła połączenie dworców kolejowych położonych na przeciwnych brzegach Wisły i była odpowiedzią na restrykcje nałożone przez władze zaborcze, zakazujące wznoszenia mostu kolejowego przez rzekę. Z tego powodu poza przewozem pasażerów duże znaczenie miał transport towarów. W latach 70. XIX wieku własną sieć postanowił stworzyć magistrat, czego efektem było wybudowanie w 1881 roku przez tzw. Towarzystwo Belgijskie (Société Générale de Tramways Varsoviensis) drugiej linii, przeznaczonej już typowo do przewozu osób. Później spółka ta rozwijała swoją sieć, m.in. przejmując w 1882 roku tramwaj kolejowy, który stracił znaczenie po wybudowaniu kolei obwodowej. W 1899 roku cała sieć została wykupiona przez miasto, po czym przystąpiono do jej elektryfikacji, co zrealizowała do 1908 roku firma Siemens & Halske (Wikipedia, 2017c). Po I wojnie światowej powołano spółkę Tramwaje Miejskie m.st. Warszawy, w latach 1941–1944 zastąpioną przez Städtische Verkehrsbetribe Warschau. Pierwsza linia tramwajowa po II wojnie światowej ruszyła 20 czerwca 1945 roku (ZTM Warszawa, 2017).

W przeciwieństwie do historycznych autobusów, które są własnością stowarzyszenia Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, wszystkie zabytkowe tramwaje w Warszawie należą do spółki Tramwaje Warszawskie (KMKM, 2017). Najstarszy z nich to tzw. wagon typu A, pamiętający otwarcie zelektryfikowanej sieci tramwajowej. Jest to jeden ze 180 wozów dostarczonych przez konsorcjum firm: MAN, Falkenried, Siemens oraz Van der Zyper & Charlier. Poza podwoziem ma w całości drewnianą konstrukcję. Ostatni zachowany egzemplarz został odbudowany w 1958 roku, przywrócenie mu wyglądu z 1908 roku nastąpiło w 2000 roku. Wagon typu C został wyprodukowany w 1925 roku na polskich podzespołach przez stołeczne Towarzystwo Akcyjne Lilpop, Rau i Lowenstein. Dwa tramwaje typu K reprezentują z kolei serię z 1940 roku, która w założeniu była przeznaczona także dla Warszawy. Wszystkie pojazdy zostały jednak zrabowane przez Niemców i eksploatowane w Berlinie, do Warszawy trafiły zaś dopiero po II wojnie światowej. Wtedy w stolicy pojawiły się sprowadzone z Wrocławia tramwaje Linke-Hofmann Standard. Ich obecny reprezentant trafił nad Wisłę jednak dopiero w 1996 roku w związku z planami utworzenia zabytkowej kolekcji przez Tramwaje Warszawskie. Poza tym w mieście zachowały się historyczne wagony powojenne z zakładów Konstal Chorzów typu N, 102Na i 13N. Ten ostatni typ eksploatowano wyłącznie w Warszawie, a był produkowany w latach 1959–1969 na podstawie skopiowanych zagranicznych konstrukcji. Tabor zabytkowy kursuje na sezonowej linii turystycznej T (okrężna jednokierunkowa trasa) oraz na liniach specjalnych uruchamianych z okazji np. Dnia Dziecka czy mikołajek. Poza tym istnieje możliwość jego wynajęcia na komercyjne przejazdy.

Łódź

W związku z bardzo intensywną rozbudową miasta już w połowie lat 80. XIX wieku w Łodzi rozważano uruchomienie tramwajów konnych, ale ostatecznie odstąpiono od tego pomysłu, by nie pogarszać i tak nie najlepszego stanu sanitarnego miasta (niezbędna byłaby bowiem budowa stajni dla koni w centrum). W efekcie po Łodzi tramwaje konne nigdy nie kursowały – od początku wprowadzono trakcję elektryczną. Pierwszą linię uruchomiono w 1898 roku. Łódź była więc prekursorem w skali całego zaboru rosyjskiego, wyprzedzając Warszawę o dziesięć lat. W związku z dużą popularnością nowego środka transportu bardzo szybko pojawiły się plany, by tramwaj połączył Łódź także z sąsiednimi miejscowościami. Na początku 1901 roku otwarto linie do Pabianic i Zgierza, w 1910 roku – do Aleksandrowa, w kolejnych latach m.in. do Rudy Pabianickiej, Konstantynowa, Ozorkowa i Lutomierska. Część z tych linii zlikwidowano w czwartej ćwierci XX wieku (Wikipedia, 2017a). Trzeba podkreślić, że w Łodzi eksploatuje się tramwaje wąskotorowe (rozstaw toru 1000 mm).

W Łodzi zachowały się cztery wagony przedwojenne, z których szczególnie cenny jest tramwaj Herbrand GE-58, reprezentujący początki komunikacji tramwajowej w mieście. Pochodzi z 1910 roku i jest nieco zmienioną wersją pojazdów, które wyjechały na tory w 1898 roku. Drugim najstarszym tramwajem jest wagon Sanok z 1928 roku, przy czym – w przeciwieństwie do pozostałych – nie należy do MPK Łódź, ale do osoby prywatnej, która dostała zezwolenie

na poruszanie się po torowiskach. Ponadto zachowały się dwa inne tramwaje z dwudziestolecia międzywojennego (Lilpop II z 1929 r. i Lilpop III z 1939 r.) oraz powojenny skład Konstal 5N + 5ND. Wagony będące własnością MPK Łódź stacjonują na terenie zabytkowej zajezdni na Brusie, gdzie planowane jest uruchomienie muzeum (obiekt jak dotąd udostępniany jest kilka razy w roku). Obecnie Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź mieści się w innym budynku i eksponuje tylko drobne przedmioty i dokumenty (Muzeum MPK Łódź, 2017). Od czerwca do września skład wagonów Konstal kursuje w niedziele malowniczą linią do Lutomierska (całą trasę pokonuje w ponad 80 minut).

Gdańsk

Początki komunikacji tramwajowej w Gdańsku przypadają na 1873 rok. Uruchomiono wtedy pierwszą linię tramwaju konnego. Nieco ponad dwadzieścia lat później podjęto decyzję o elektryfikacji sieci. W latach 1894–1896 spółka AEG z Berlina wykupiła firmę Danziger Strassen Eisenbahn (Gdańska Kolej Uliczna), przebudowała tory, dokonała montażu sieci trakcyjnej i budowy elektrowni, zakupiła nowy tabor. W 1896 roku AEG przekazała tramwaje pod administrację spółce Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft w Gdańsku, ale prawie równolegle – w 1899 roku – w Nowym Porcie powstała firma Danziger Elektrische Strassenbahn (Gdańskie Tramwaje Elektryczne). W 1903 roku oba podmioty utworzyły spółkę akcyjną Danziger Elektrische Strassenbahn AG (Bartnik, Czapnik, 2013). Po 1945 roku nazwy i status prawny przewoźnika kilkukrotnie ulegały zmianie, by w 2017 roku przybrać nazwę Gdańskie Autobusy i Tramwaje (GAiT, 2017a).

W 1927 roku Danziger Waggon Fabrik (Gdańska Fabryka Wagonów, późniejsza Stocznia Północna) wyprodukowała wagony określane jako typ Bergmann, które służyły do początku lat 70. Jeden z wozów, wycofany z eksploatacji w 1973 roku, został odrestaurowany i jest obecnie najstarszym tramwajem silnikowym w Gdańsku. Znacznie starszy jest jednak tramwaj konny z 1873 roku, drugi pod względem wieku tego typu pojazd w Europie. W 2016 roku na tory powrócił tzw. tramwaj Ring, właściwie wagon serii Tw269 wyprodukowany w 1930 roku także w Gdańskiej Fabryce Wagonów. Powstało zaledwie sześć sztuk z tej serii. Były eksploatowane do końca lat 50., a następnie zostały przebudowane na wagony gospodarcze. Dwa pojazdy trafiły w 1984 roku do Krakowa, gdzie miały być eksponowane w mającym tam powstać muzeum komunikacji. Ostatecznie jeden z nich w 2016 roku powrócił do Gdańska po przeprowadzonej restauracji (drugi pozostał w Krakowie). Na zabytkową flotę tramwajową miasta składają się jeszcze trzy wagony powojenne z zakładów Konstal: N z 1952 roku, 102Na z 1970 roku (właściwie jest to wagon wrocławski, sprowadzony do Gdańska w 2009 r.) oraz 105N z 1977 roku (GAiT, 2017b). Wszystkie wymienione pojazdy można wynająć, a w wakacyjne soboty i niedziele kursują na dwóch liniach łączących centrum miasta z Latarnią Morską w Nowym Porcie.

Inne miasta z zabytkowymi tramwajami

W innych miastach w Polsce zabytkowe tramwaje są mniej liczne, słabiej rozwinięta jest także związana z nimi oferta turystyczna. W Bydgoszczy co prawda istnieje sześć wagonów określanych jako historyczne (przy czym aż dwa z końca XIX w.), ale tylko cztery są sprawne. Latem funkcjonuje linia turystyczna, istnieje też możliwość komercyjnych wynajmów. Na Górnym Śląsku, w spółce Tramwaje Śląskie SA, zachowano trzy wagony typu Konstal N z początku lat 50., z których dwa kursują na regularnej linii nr 38 (najkrótszej w Polsce), jeden w 2001 roku odrestaurowano razem z wagonem doczepnym typu 4ND1. Skład tych dwóch wozów jest oferowany na przejazdy okolicznościowe i turystyczne. Ponadto trwają (lub są planowane) prace remontowe przy kolejnych wagonach Konstal – 4N, 102N i 102Na. Zachowano także jeden wagon gospodarczy – lorę wieżową na zabytkowym przedwojennym podwoziu i przywrócono do pierwotnego wyglądu tramwaj Konstal 105N (Tramwaje Śląskie, 2017). Skład wąskotorowych wagonów (silnikowy Konstal 5N i doczepny 5ND) jest użytkowany w Elblągu, normalnotorowe tramwaje Konstal N lub 4N1 można spotkać także w Gorzowie Wielkopolskim i Częstochowie, przy czym w tym ostatnim mieście zachowano i odremontowano staraniem miłośników komunikacji także nieco nowszy tramwaj 102Na.

Podsumowanie

Polskie miasta dysponują bardzo różnym potencjałem pod względem historycznych wagonów tramwajowych (tab. 1). Z jednej strony Wrocław ma bardzo dużą liczbę wagonów, ale tylko nieliczne są sprawne i mogą być wykorzystywane w turystyce, z drugiej strony w Krakowie zachowało się mniej pojazdów, ale większość jest sprawna, a przebieg ich restauracji można uznać za wzorcowy. W większości miast istnieje obecnie po kilkanaście wozów historycznych. Wśród nich przeważają pojazdy powojenne pochodzące z chorzowskich zakładów Konstal, który był centralnym producentem tramwajów w Polsce w czasach komunistycznych. Niejednokrotnie zachowano po kilka egzemplarzy tego samego typu. Cenniejsze są jednak wagony przedwojenne, a zwłaszcza te pochodzące z XIX lub przełomu XIX i XX wieku. Te najstarsze przetrwały w Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu, Krakowie, Warszawie, Łodzi i Bydgoszczy. Wszystkie stanowią łącznie niezwykle cenne kolekcje obrazujące przemiany funkcjonowania transportu miejskiego, zwłaszcza jeśli są przechowywane i eksponowane szerszej publiczności w jednym miejscu, jak ma to miejsce obecnie, niestety, tylko w Krakowie i Szczecinie (tab. 2). Oferta turystyczna związana z historycznymi wagonami – poza istnieniem wspomnianych wyżej ekspozycji – jest w polskich miastach dysponujących sieciami tramwajowymi podobna (tab. 2). Składa się na nią możliwość wynajęcia pojazdów oraz linie turystyczne, różni się jednak zakresem. W niektórych miastach linie zabytkowe kursują z dość dużą częstotliwością we wszystkie letnie weekendy (np. Warszawa – częstotliwość co pół godziny, Wrocław – częstotliwość co 1–2 godziny), w innych wykonywane są tylko pojedyncze kursy w niedziele. Widać wyraźną zależność między popularnością miasta a analizowaną ofertą. W Krakowie, Warszawie czy

Wrocławiu – miastach licznie odwiedzanych przez turystów – wykonuje się więcej kursów, często oferowanych z dodatkową usługą przewodnika, który opowiada o mijanych zabytkach. Natomiast w miejscach mniej popularnych turystycznie oferta skierowana jest raczej do mieszkańców i ma na celu zapewnienie im rozrywki oraz zapoznanie z lokalną historią.

Tabela 1. Potencjał polskich miast pod względem historycznych tramwajów (stan na połowę 2017 r.)

Miasto	Liczba wagonów historycznych		Najstarszy wagon	Inne najpopularniejsze lub charakterystyczne typy
	w ogólności	dopuszczonych do ruchu		
1	2	3	4	5
Wrocław	43 (liczba dotyczy tylko tramwajów formalnie zabytkowych)	6	wagon techniczny – wieżówka sieciowa z około 1892 r.	Nowa Berolina z 1901–1902 r., Maximum z 1901 r., Linke-Hofmann Standard z 1925–1929, Konstal N i 4N z lat 40–60., Konstal 102N lub 102Na z przełomu lat 60. i 70.
Poznań	18	13	wagon konny Herbrand z 1896 r.	Carl Weyer Typ W z 1905 r., Wismar S2D z 1930 r., Fuchs KSW z 1944 r., Konstal N i ND z lat 40–50., Konstal 102N i 102Na z przełomu lat 60. i 70.
Szczecin	17	8	wagon silnikowy Nordwaggen Bremen z 1926 r.	Düwag GT6 z 1958 r., Düwag B4 z 1957 r., Konstal N i 4N z lat 40–60., Konstal 102Na z przełomu lat 60. i 70.
Kraków	16	14	wagon doczepny PN-3 z 1909 r.	SN-1 z 1912 r., SN-2 z 1938 r., Linke--Hofmann Standard z 1925–1929 r., Konstal N i ND z lat 40–50., Konstal 102N, 102Na i 102NaD z przełomu lat 60. i 70., GT6, T4 i B4 z lat 50. zakupione z Norymbergi
Warszawa	13	11	wagon silnikowy typu A z 1908 r.	Lilpop (typ C) z 1925 r., Linke-Hofmann Standard z 1929 r., typ K z 1940 r., Konstal N z lat 40–50., Konstal 102Na z przełomu lat 60. i 70., Konstal 13N z lat 1959–1969
Konurbacja górnośląska	10	5	wagon techniczny – lora sieciowa sprzed II wojny światowej	Konstal N i 4ND1 z początku lat 50., Konstal 102N i 102Na z przełomu lat 60. i 70.
Łódź	6	6	wagon silnikowy Herbrand GE-58 z 1910 r.	Lilpop II z 1929 r., Lilpop III z 1939 r., Konstal 5N i 5ND z początku lat 60., wagon towarowy z około 1950 r. (wózek z około 1900 r.)
Gdańsk	6	6	wagon konny z 1873 r.	Bergmann z 1927 r., Tw269 z 1930 r., Konstal N z 1952 r., Konstal 102Na z 1970 r.
Bydgoszcz	6	4	wagon silnikowy Herbrand VNB-125 z 1896 r.	Herbrand GE-68 z 1898 r., Lilpop III z 1939 r., Konstal 5N i 5ND z 1960 r., Konstal 803N z 1974 r.
Częstochowa	3	2	wagon doczepny Konstal 4ND1 z 1955 r.	Konstal 4N1 z 1958 r., Konstal 102Na z 1971 r.

1	2	3	4	5
Elbląg	2	1	wagon silnikowy Konstal 5N z 1957 r.	Konstal 5ND z 1957 r.
Gorzów Wielkopolski	1	1	wagon silnikowy Konstal N z lat 50–60.	–

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Wykorzystanie zabytkowych tramwajów w ofercie turystycznej polskich miast w 2017 roku

Miasto	Muzeum komunikacji miejskiej	Możliwość wynajęcia zabytkowego tramwaju	Regularna linia turystyczna obsługiwana zabytkowymi tramwajami
Wrocław	w planach	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Poznań	tak (bez tramwajów, w planach z tramwajami)	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Szczecin	tak	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Kraków	tak	tak (sezonowo)	tak (sezonowa)
Warszawa	nie	tak (sezonowo)	tak (sezonowa)
Konurbacja górnośląska	nie	tak (całorocznie)	nie
Łódź	tak (bez tramwajów, w planach z tramwajami)	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Gdańsk	nie	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Bydgoszcz	nie	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Częstochowa	nie	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Elbląg	nie	tak (całorocznie)	tak (sezonowa)
Gorzów Wielkopolski	nie	tak (całorocznie)	nie

Źródło: opracowanie własne.

Każde znaczące miasto europejskie o funkcjach turystycznych ma specjalne linie o charakterze turystycznym, udostępniające ich najważniejsze atrakcje krajoznawcze. Pod warunkiem istnienia odpowiedniego potencjału do ich obsługi mogą zostać przeznaczone właśnie tramwaje historyczne. Działania takie nie tylko zapewniają dodatkowy, niestandardowy środek komunikacji, lecz także ogólnie podnoszą atrakcyjność turystyczną miasta poprzez obecność w jego krajobrazie wiekowych pojazdów. Ma to znaczenie również dla mieszkańców danego ośrodka, którzy poza przejażdżką linią mają okazję przypadkowego, często przywodzącego na myśl wspomnienia z dzieciństwa, spotkania wyremontowanego starego tramwaju. Zabytkowe pojazdy stają się dodatkowym walorem krajobrazu kulturowego miasta. Turyści powinni mieć możliwość, po pierwsze, pokonania całej trasy linii, co pozwoli im w szybki i wygodny sposób zapoznać się z większością najważniejszych zabytków miasta; po drugie, wysiadania i wsiadania na przystankach zlokalizowanych w pobliżu zabytków celem ich bardziej szczegółowego zwiedzenia.

Oferta realizująca drugie założenie, z pewną liczbą przystanków pośrednich, określana jest jako *hop-on hop-off* (wsiadanie i wysiadanie). Jest często i z powodzeniem stosowana na liniach turystycznych w wielu miastach zachodnich, a ostatnio coraz częściej również w Polsce (np. Kraków, Warszawa, Poznań – choć nie zawsze stosowana jest wspomniana nazwa).

Trzeba jednak podkreślić, że w ramach regularnych przejazdów turystycznych powinny być wykorzystywane głównie tramwaje powojenne, ze względu na ich stalową konstrukcję, pewniejsze prowadzenie, łatwiejsze i mniej kosztowne naprawy. Ewentualnie można dopuścić eksploatację w tym celu wybranych wozów przedwojennych, ale będących reprezentantami typów liczniej zachowanych, np. we Wrocławiu wagony Linke-Hofmann Standard, których przetrwało kilka. Nie powinny natomiast kursować podczas regularnych wynajmów tramwaje najstarsze, o konstrukcji drewnianej – ze względu na ich unikatowość oraz brak systemów zabezpieczających i zagrożenie, jakie mogą powodować we współczesnym ruchu miejskim. Taka praktyka jest typowa dla kolekcji niemieckich, w których przypadku najcenniejsze wagony uruchamiane są kilka razy w roku, uczestnicząc w paradach zabytkowych pojazdów w związku z ważniejszymi rocznicami (np. uruchomienia komunikacji tramwajowej).

Historyczne tramwaje pojawiają się także w przestrzeni kilku polskich miast jako obiekty statyczne, najczęściej adaptowane na lokale gastronomiczne (w Poznaniu taki wagon stoi tuż przy Starym Browarze, w Krakowie – przy Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej, w Tarnowie – w zachodniej części starówki, przy czym w tym przypadku pojazd jest stylizowaną repliką) lub punkty informacji turystycznej (Słupsk, Jelenia Góra). W przypadku trzech ostatnich z wyżej wymienionych miast tramwaje umieszczone w przestrzeni historycznych dzielnic są świadectwem istniejącej tam kiedyś komunikacji tramwajowej.

Literatura

Bartnik, Ł., Czapnik, M. (2013). *Historia komunikacji tramwajowej w Gdańsku 1864–2012*. Pobrano z: http://tramwaje.gdanskie.info/data/historia/hist_tram.pdf (17.08.2017).

Brzoskwinia, W. (2010). Zajezdnia na Wawrzyńca – zabytek techniki. *Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Biuletyn*, *3*, 7–40.

Bufe, S. (red.) (1992). *Strassenbahnen in Schlesien*. Egglham: Bufe-Fachbuch-Verlag.

Czachor, P. (2010). Wykaz wystaw stałych i czasowych w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie w latach 1998–2010. *Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Biuletyn*, *3*, 107–111.

GAiT (2017a). *Historia komunikacji*. Gdańskie Autobusy i Tramwaje. Pobrano z: http://www.gait.pl/historia/historia-komunikacji (15.08.2017).

GAiT (2017b). *Pojazdy zabytkowe*. Gdańskie Autobusy i Tramwaje. Pobrano z: http://www.gait.pl/firma/pojazdy/pojazdy-zabytkowe (15.08.2017).

Golonka, M., Pochwała, S. (2010). Rewaloryzacja i adaptacja zajezdni na cele muzealne w ramach projektu „Kwartał św. Wawrzyńca – budowa centrum kulturowego na krakowskim Kazimierzu". *Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Biuletyn*, *3*, 58–70.

Jerczyński, M. (2001a). Z wizytą w Muzeum Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu. Świat Kolei, *3*, 38–39.

Jerczyński, M. (2001b). Wrocławskie wagony tramwajowe typu standard. Świat Kolei, *6*, 44–48.

KMKM (2017). *Tramwaje*. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Pobrano z: http://www.kmkm.waw.pl/index.php/tabor-zabytkowy/tramwaje (21.08.2017).

Kołodziejczyk, K. (2011). Historia, stan i perspektywy wykorzystania w turystyce dziedzictwa wrocławskiej komunikacji tramwajowej. W: K. Widawski (red.), *Turystyka kulturowa na Dolnym Śląsku – wybrane aspekty* (t. 2, s. 119–150). Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UWr.

Kołodziejczyk, K. (2016). Przekształcenia zabytkowych zajezdni komunikacji miejskiej we Wrocławiu w obiekty kulturalno-turystyczne. *Turystyka Kulturowa*, *6*, 51–78.

Kucharski, J., Kikin, A. (2010). Działania na rzecz ochrony historycznego taboru tramwajowego w Krakowie. *Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Biuletyn*, *3*, 41–47.

Lewandowski, K., Molecki, B. (red.) (2006). *Tramwaje we Wrocławiu 1877–2006*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.

Lubka, A., Stiasny, M. (2004). *Atlas tramwajów*. Poznań: Kolpress.

Maciejewski, J. (2004). *O wrocławskich tramwajach*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Oddziału Wrocławskiego PTTK „Sudety".

MPK Kraków (2017a). *Cennik i dostępne pojazdy*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie. Pobrano z: http://www.mpk.krakow.pl/pl/wynajem-pojazdow/uslugi-dodatkowe/cennik-i-dostepne-pojazdy (13.08.2017).

MPK Kraków (2017b). *Historia*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie. Pobrano z: http://www.mpk.krakow.pl/pl/historia (13.08.2017).

MPK Kraków (2017c). *Tabor zabytkowy*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie. Pobrano z: http://www.mpk.krakow.pl/pl/tabor/tabor-zabytkowy (13.08.2017).

MPK Poznań (2017a). *Dostępne pojazdy*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Pobrano z: http://www.mpk.poznan.pl/wynajem-pojazdow/pojazdy (15.08.2017).

MPK Poznań (2017b). *Linie turystyczne*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Pobrano z: http://www.mpk.poznan.pl/turystyka/linie-turystyczne (15.08.2017).

MPK Poznań (2017c). *O MPK: historia*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Pobrano z: http://www.mpk.poznan.pl/o-mpk/historia/11-historia (15.08.2017).

MPK Poznań (2017d). *Tramwaje historyczne*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Pobrano z: http://www.mpk.poznan.pl/o-mpk/tabor/148 (15.08.2017).

MTiK Szczecin (2017). *Muzeum Techniki i Komunikacji „Zajezdnia Sztuki" w Szczecinie*. Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie. Pobrano z: http://muzeumtechniki.eu (15.08.2017).

Muzeum MPK Łodź (2017). *Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź*. Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Łódź. Pobrano z: http://www.muzeum.mpk.lodz.pl (15.08.2017).

Sielicki, T. (2012). *Przez wrocławskich ulic sto... Historia tramwajów we Wrocławiu*. Wrocław: Muzeum Miejskie Wrocławia.

Sielicki, T. (2013). *Historyczny tabor komunikacyjny we Wrocławiu*. Wrocław: Centrum Badań nad Miastem (mps).

Sielicki, T. (2017). *Wrocławskie tramwaje konne*. Łódź: Wydawnictwo Księży Młyn.

TMW (2017). *Towarzystwo Miłośników Wrocławia*. Towarzystwo Miłośników Wrocławia. Pobrano z: http://tmw.com.pl (13.08.2017).

Tramwaje Szczecińskie (2009). *Historia komunikacji miejskiej w Szczecinie*. Tramwaje Szczecińskie. Pobrano z: http://www.ts.szczecin.pl/doc/Historia.pdf (15.08.2017).

Tramwaje Śląskie (2017). *Wagony zabytkowe*. Tramwaje Śląskie. Pobrano z: http://www.tram-silesia.pl/www/index.php/tabor/zabytkowe (15.08.2017).

Wikipedia (2017a). *Tramwaje w Łodzi*. Pobrano z: https://pl.wikipedia.org/wiki/Tramwaje_w_%C5%81odzi (15.08.2017).

Wikipedia (2017b). *Tramwaje w Szczecinie*. Pobrano z: https://pl.wikipedia.org/wiki/Tramwaje_w_Szczecinie (13.08.2017).

Wikipedia (2017c). *Tramwaje w Warszawie*. Pobrano z: https://pl.wikipedia.org/wiki/Tramwaje_w_Warszawie (21.08.2017).

Wojcieszak, J. (2000). *120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu*. Poznań: Wydawnictwo Miejskie.

ZTM Warszawa (2017). *Historia komunikacji: tramwaje elektryczne*. Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. Pobrano z: http://www.ztm.waw.pl/historia.php?i=31&c=83&l=1 (21.08.2017).

Żurawicz, J. (red.) (2013). *Tramwaje w Polsce*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.

Polish cities' potential in terms of historic tramcars and their usage in tourism

Keywords | historic tramcars, tourist tram lines, heritage protection, Poland

Abstract | Technical heritage in recent years is becoming more and more popular and more often is a subject of tourist interest. The article focuses on historic tramcars, with survived in great numbers in some of Polish cities and are a record of changes in the organisation of public transport. Moreover, they compose a significant potential for tourism development. In the paper there were analysed – for certain Polish cities – number and age of historic tramcars (including also their technical state) as well as ways of exposing them and their exploitation – presence of public transport museums, operating of tourist lines and possibility of renting those vehicles. It occurred that not always a big potential corresponds with a developed offer. Although having numerous and valuable coaches, in Wrocław there is no museum and only few tramcars are operating. On the other hand in Cracow and Warsaw from among ten to twenty coaches almost all are operational, the offer of tourist lines is attractive, moreover – in the first city there is a modern museum connected with public transport.

Jel codes | L83, N 73, N74, Z32, Z39