



*Tramwajem pojechać w Aleje*  
– od omnibusa do niskopodlogowych pojazdów

# Tramwajem pojechać w Aleje

– od omnibusa do niskopodłogowych pojazdów

**Dariusz Walczak,**  
**Zbigniew Adamów-Bielkowicz**

- 
- 1.1.** Cele ogólne i szczegółowe zajęć
  - 1.2.** Przebieg zajęć
  - 1.3.** Praca domowa
  - 1.4.** Załącznik nr 1
  - 1.5.** Załącznik nr 2

## 1.1. Cele ogólne i szczegółowe zajęć

---

### ADRESAT:

Uczniowie szkoły podstawowej  
z klas V–VIII i I–III klas szkół ponadpodstawowych

---

### CEL OGÓLNY:

Przybliżenie historii tramwajów warszawskich  
- pierwszego zbiorowego środka transportu  
w Warszawie.

---

### CEL:

Prezentacja znaczenia komunikacji tramwajowej dla  
rozwoju Warszawy i życia społecznego w mieście

---

### METODY I FORMY PRACY:

Pogadanka i rozmowa oraz opowieść o tramwajach  
warszawskich i ich rozwoju, który towarzyszył  
rozwojowi miasta.

---

### SŁOWA KLUCZOWE:

tramwaj, komunikacja, podróż, technika

Zapytaj uczniów, o to jak i czym dojeżdżają do szkoły  
czy na zajęcia po lekcjach. Można na Powązki  
dojechać właśnie tramwajem.

Uświadom uczniom, że komunikacja zbiorowa jest  
stosunkowo nową usługą w dziejach miast. Przez wieki  
w razie konieczności przemieszczania się po mieście  
pozostawały własne nogi lub własny pojazd konny,  
albo jazda wierzchem. Jednak te dwie ostatnie  
metody były zarezerwowane jedynie dla osób  
zamożnych.

## 1.2. Przebieg zajęć

Zapytaj uczniów jak ich zdaniem funkcjonuje tak duża struktura jak Tramwaje Warszawskie? Jakich specjalistów potrzeba do jej działania? Zwróć uwagę, że potrzeba współpracy zarówno osób na szeregowych stanowiskach jak i inżynierów o różnych specjalnościach.

W przypadku uczniów z końcowych klas szkoły podstawowej zapytaj czy ktoś ma plany związane z którąś z wymienionych wcześniej prac i zawodów niezbędnych do działania tramwajów w mieście.

1. Najlepiej rozpocząć zajęcia od grobu Piotra Łędziańskiego (kw 220, rz.7, m. 11). Był jednym z wielu pracowników elektrowni tramwajowej na Woli. Zginął w pracy w dniu 13 kwietnia 1917 roku. Tego dnia, jak się później okazało na skutek zmęczenia materiału, w elektrowni wybuchł jeden z sześciu kotłów parowych uszkadzając pozostałe kotły oraz powodując zawalenie się części dachu hali. W efekcie eksplozji pracujący na stanowisku kotłowego Piotr Łędziański zginął. Jego grób powstał z elementów kotła, którego eksplozja była przyczyną jego śmierci oraz szyn tramwajowych.

Zapytaj uczniów o niebezpieczne ich zdaniem zawody. Porozmawiajcie o odpowiedzialności ludzi w przypadku pracy na różnych stanowiskach.

Warto wspomnieć o bezpieczeństwie podróży, w tym o odpowiedzialności motorniczych tramwajów. Zapytaj uczniów jak mogą swoim zachowaniem zwiększyć bezpieczeństwo na ulicach miasta.

2. Udajcie się do grobu Tadeusza Kozłowskiego (kw. 199, rz. 3, m. 13). W okresie okupacji, do Powstania Warszawskiego był on dyrektorem naczelnym Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, którego częścią były tramwaje warszawskie. Zapytaj uczniów czy wiedzą na czym polegała działalność konspiracyjna podczas okupacji w czasie wojny? Dlaczego wytwarzano nielegalne dokumenty? Opowiedz dlaczego było to tak ważne. Opowiedz o Irenie Sendlerowej i jej współpracy z tramwajarzami warszawskimi przy ratowaniu żydowskich dzieci z getta. Możecie porozmawiać o odwadze i bohaterstwie zwykłych ludzi jakimi byli tramwajarze warszawscy.

3. Następnie przejdźcie do grobu Stanisława Kierbedzia (kw. M, rz. 5-6, m. 18-20), zwanego ojcem warszawskich tramwajów. Porozmawiajcie o tym gdzie kształcił się Stanisław Kierbedź. Jeśli uczniowie omawiali na historii okres zaborów zapytaj dlaczego był rosyjskim oficerem? Zapytaj uczniów co trzeba zaprojektować i zbudować by tramwaje mogły jeździć po mieście i przejeżdżać na drugą stronę rzeki. Jakie ich zdaniem nowe technologie są niezbędne we współczesnych tramwajach. Spróbujcie ustalić jacy specjaliści znający nowe technologie muszą pracować dla Tramwajów Warszawskich (tu również w przypadku uczniów końcowych klas szkoły podstawowej, można zapytać jakie trzeba mieć wykształcenie by wykonywać wymienione wcześniej zawody).

4. Udajcie się do grobu Waleriana Dubeltowicza (kw. 68, rz. 4, m. 14, 15). Ten inżynier i przedsiębiorca nie tylko zajmował się projektowaniem mostów i konstrukcji, ale również realizacją projektów, w tym budowy sieci tramwajów konnych. Był również dyrektorem przedsiębiorstwa, dla którego wykonywał prace jako przedsiębiorca.

Zapytaj uczniów czy wiedzą jak dziś wygląda budowa nowych linii tramwajowych. Czy te same osoby odpowiadają za budowę i kierowanie przedsiębiorstwem Tramwaje Warszawskie? Na początku tramwaje były przedsięwzięciem prywatnych firm. Jak wygląda to dzisiaj?

5. Przejdźcie za katakumby do grobu Heleny Skłodowskiej – Szalay (kw. 164, rz. 3, m. 20–21). Była ona siostra podwójnej noblistki Marii Skłodowskiej-Curie. Z zawodu była pedagogiem i od 1912 roku była przełożoną szkoły dla dzieci „pracowników tramwajowych”. Przedsiębiorstwo zarządzające tramwajami zapewniało swoim pracownikom nie tylko pracę, ale również udogodnienia takie jak szkoła dla ich dzieci.

Zapytaj uczniów do jakiej szkoły chodzą (samorządowa? Prywatna? Społeczna?).

Porozmawiajcie o znaczeniu szkoły i edukacji w dalszym życiu.

Choć Helena Skłodowska – Szalay nie pracowała bezpośrednio przy obsłudze tramwajów, to jednak jej praca była ważna dla funkcjonowania tramwajów warszawskich i dzięki niej łatwiej było przyciągnąć do pracy specjalistów z różnych dziedzin.

Dziś kobiety pracują na różnych stanowiskach, nawet tych dawniej zarezerwowanych dla mężczyzn. Zapytaj uczniów czy zauważyli np. kobiety prowadzące tramwaje? Porozmawiajcie jakie zawody chciałyby wykonywać dziewczynki? Czy w ogóle patrzą na jakieś zawody jako męskie lub kobiece? Czy dziś takie rozróżnienie w ogóle ma sens?

## 1.3. Praca domowa

Niech każdy z uczniów opíše jakiś zawód, który wykonują lub wykonywali historycznie pracownicy tramwajów w Warszawie.

Niech uczniowie pojedynczo lub w grupach zaplanują wycieczkę po Warszawie tramwajami. Mogą wyruszać z okolic szkoły lub miejsca zamieszkania lub z dowolnego miejsca. Niech sprawdzą rozkład jazdy i zaplanują godzinę odjazdu, przesiadkę i przyjazdu na miejsce, a następnie powrót.

## 1.4. Załącznik Nr 1

### *Krótką historia tramwajów warszawskich*

Do pewnego czasu, z uwagi na niewielki obszar jaki zajmowało miasto własne nogi były w zupełności wystarczające. Do dziś nie potrzebujemy żadnego wehikulu by poruszać się po Starym Mieście i jego najbliższych okolicach. Z czasem jednak

Pierwszą znaną próbą stworzenia komunikacji publicznej w Warszawie były lektyki do wynajęcia. Pojawiły się w mieście około 1771 roku, jednak nie utrzymały się zbyt długo, bo jak się okazało tragarze, którzy mieli je nosić byli nie tylko niezręczni, ale często nietrzeźwi. W efekcie często zdarzało się, że pasażer wraz z lektyka lądował w ulicznym błocie.

Kolejnym etapem rozwoju komunikacji publicznej były omnibusy, czyli pojazdy będące nieco przerobionym powozem. Kursowały one według rozkładu wyruszając kilka razy dziennie o określonej godzinie i jechały określoną trasą. Pierwsze takie pojazdy wyjechały na ulice miasta w roku 1822 i woziły pasażerów na Bielany, które były popularnym miejscem wypoczynku.

Choć linia została zlikwidowana po paru latach, to co jakiś czas ponawiano próby przewożenia pasażerów po różnych trasach to na stałe udało się to zrobić w roku 1845 Piotrowi Steinkellerowi. Od jego nazwiska pojazdy wożące pasażerów nazwano „steinkellerkami”. Jednak prawdziwe tramwaje (choć nadal konne) ruszają w Warszawie 11 grudnia 1866 roku.

Tego dnia udostępniono pasażerom linie łączącą dworzec Petersburski (mniej więcej w okolicy obecnego dworca Warszawa Wileńska) z dworcem Wiedeńskim (mniej więcej w okolicach obecnego dworca Warszawa Śródmieście).

Była to pierwsza linia tramwajowa w obecnych granicach Polski i 9. w Europie. Trasa tej linii biegła przez Wisłę mostem Kierbedzia (zwany tak powszechnie od nazwiska jego projektanta) i wiaduktem Pancera (miano zyskał również od nazwiska inżyniera, który go zaprojektował).

Ówczesne tramwaje woziły nie tylko pasażerów, ale również towary. Początkowo wręcz, ten środek transportu miał być przeznaczony do przewożenia towarów pomiędzy dwoma liniami kolejowymi, które nie były połączone, a do tego miały inny rozstaw torów.

Przewożenie pasażerów okazało się na tyle dobrym pomysłem, że zaczęły powstawać kolejne linie pasażerskie. Pod koniec XIX w warszawski tabor liczył 136 wagonów zimowych (z szybami w oknach i drzwiach) i 140 letnich. Były one obsługiwane przez 600 koni.

Kolejnym etapem, dużym krokiem w rozwoju tramwajów w Warszawie była zamiana trakcji konnej na elektryczną. Pierwszy elektryczny tramwaj wyjechał na ulice miasta 26 marca 1908 roku.

Wybudowano również na Woli specjalnie na potrzeby tramwajów elektrownie (dziś w jej budynkach ma siedzibę Muzeum powstania Warszawskiego). Tramwaje konne wróciły na kilka tygodni na warszawskie ulice wiosną 1917 roku. Tramwaje elektryczne nie mogły wówczas jeździć z powodu wybuchu kotła parowego w elektrowni tramwajowej, w której zginęło kilku pracowników. Dopiero naprawa elektrowni pozwoliła na powrót tramwajów elektrycznych.

<sup>1</sup> W. Głębocki, K. Mórski, *Warszawa, Ty moja Warszawo*, ALFA, Warszawa 1994

Podczas okupacji Tramwaje Warszawskie były miejscem gdzie znajdowało zatrudnienie wiele osób działających w konspiracji. Było to ważne między innymi dla tego, że dokument potwierdzający zatrudnienie mógł uratować przed wywiezieniem na roboty do Niemiec. Drukarnia należąca do tramwajów była miejscem gdzie wyrabiano fałszywe dokumenty dla żydowskich mieszkańców Warszawy i osób działających w konspiracji. Podczas okupacji i Powstania Warszawskiego wielu pracowników Tramwajów Warszawskich było aktywnymi uczestnikami działań konspiracyjnych, wielu z nich zginęło.

Po wojnie trzeba było odbudować zarówno tabor jak i sieć zniszczoną niemal zupełnie. Pierwsza linia po wojnie na prawym brzegu Wisły ruszyła w czerwcu 1945 roku. Na bardziej zniszczonym lewym we wrześniu 1945 roku.

Dziś w Warszawie (2022 rok) mamy 26 stałych linii tramwajowych.



## 1.5. Załącznik Nr 2

### *Wybrane biografie osób związanych z warszawskimi tramwajami pochowane na Starych Powązkach*

---

#### WALENTY DUBELTOWICZ

(1842 -1913) (kw. 68, rz. 4, m. 14, 15) – inżynier i przedsiębiorca. Brał udział w pierwszym posiedzeniu komisji powołanej przez zarząd miejski do szczegółowego rozważenia projektu tramwajów elektrycznych w Warszawie (1895), jako podwykonawca (firma „Dubeltowicz & Rechfeld”) brał udział w budowie sieci tramwajów konnych w Warszawie a następnie był dyrektorem tego przedsiębiorstwa tramwajów konnych (1881-1883). Ponadto: budowniczy mostów: 2-poziomowego kolejowo-drogowego przy cytadeli), pod Dęblinem, Wyszakowie i wszystkich innych na kolejach Nadwiślańskiej i Dąbrowskiej. Miłośnik ogrodnictwa i dożywny członek Towarzystwa Ogrodniczego. Miał dom i ogród w Nowym Dworze Mazowieckim.

---

#### STANISŁAW KIERBEDŹ HERBU ŚLEPOWRON

(1810 - 1899) (kw. M, rz. 5-6, m. 18-20). Ojciec warszawskich tramwajów.

Pochodził z rodziny ziemiańskiej ze Żmudzi. Studiował w latach 1826 -1828 matematykę i fizykę na uniwersytecie wileńskim. Ukończył (z wyróżnieniem) Instytut Korpusu Inżynierów Komunikacji, gdzie pracował jak wykładowca. Wykładał przedmioty techniczne na uczelniach petersburskich. W latach 1837-1838 podróżował po uczelniach europejskich, studiując min. w Anglii, Niemczech i Szwajcarii. W roku 1850 wybudował pierwszy stały most na Newie. Wcześniej, z uwagi na warunki naturalne, uważano to za bardzo trudne. W uznaniu zasług został odznaczony przez cara i awansowany do stopnia generała majora.

Projektował lub współprojektował między innymi budowę licznych kanałów żeglugowych (min. w okolicach jeziora Ładoga). Nadzorował budowę portów w Kronsztadzie i Petersburgu.

W Warszawie zaprojektował pierwszy stalowy i pierwszy od ponad 250 lat stały most przez Wisłę (bud. 1859-1864). Zaprojektował trasę kolei konnej łączącej bocznicę kolei Petersburskiej na Pradze z bocznicami kolei Wiedeńskiej w rejonie obecnego pl. Zawiszy, która biegła przez most, traktem Królewskim, Królewską, Marszałkowską i Al. Jerozolimskimi. W trakcie budowy mostu zgłosił pomysł, aby poza przyszłą trasą dla transportu towarów przewozić także pasażerów - i tak, oddana do użytku 11 grudnia 1866 r. bocznicę kolei petersburskiej ulicami miasta stała się trasą pierwszego tramwaju w obecnych granicach Polski

(a 9-ej w Europie).

---

### **TADEUSZ KOZŁOWSKI**

(1880 - 1958) (kw. 199, rz. 3, m. 13). Związany z warszawskimi tramwajami od 1934 do przejścia na emeryturę w 1945 roku. Przechodząc szczeble kariery od 1940 był formalnie dyrektorem naczelnym MZK aż do 1 sierpnia 1944 roku. W okresie okupacji za jego przyzwoleniem przyjmowano do pracy wszystkich chętnych z naciskiem na młodzież oraz wyrabiano w drukarni tramwajowej na Woli „lewe” dokumenty m.in. dla ludności żydowskiej oraz

działaczy podziemia.

---

### **HELENA SKŁODOWSKA-SZALAY**

(1866 -1961) (kw. 164, rz. 3, m. 20-21). Siostra sławnej Marii Skłodowskiej-Curie. W październiku 1912 r. została zatwierdzona na stanowisku przełożonej szkoły przemysłowo-rzemieślniczej z kursami przygotowawczymi dla dzieci pracowników tramwajowych przy ul. Smolnej 30. Współorganizowała również szkołę przeznaczoną dla dzieci pracowników tramwajowych w Warszawie na Woli przy ob. Rogalińskiej. Na początku 1912 r. weszła w skład komitetu budowy tej szkoły. Wówczas delegowano ją do wybranych szkół w Bawarii oraz w Brukseli celem rekonesansu. Prowadziła inne szkoły w Warszawie: przygotowawczą przy Pierackiego 16 oraz pensję dla dziewcząt w Al. Jerozolimskich 34. Po I wojnie światowej została zatrudniona w Gimnazjum im. K. Hoffmanowej ucząc matematyki. Była także wizytatorką warszawskich szkół. W latach 1926-1939 prowadziła w swoim mieszkaniu przy Smolnej 23 (a od 1934 r. przy Górnośląskiej 16) komplety z zakresu szkoły powszechnej.

