

„Mkną po szynach niebieskie tramwaje przez wrocławskich ulic sto”

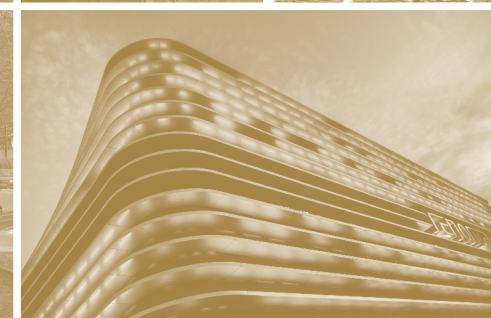
Zanim Maria Koterbska zaśpiewała ten szlagier, rozstawiając tym samym Wrocław w całej Polsce, tramwaje w nadodrzańskim metropolii wielokrotnie zmieniały swoje barwy. Na początku były to niewielkie drewniane wagoniki pomalowane na kolor miodowo-ciemnozielony.



Pierwsza linia tramwaju konnego ruszyła 10 lipca 1877 r. i tym samym Wrocław dołączył do grona miast szczycących się posiadaniem tego środka transportu. Trasa wiodła z Przedmieścia Oławskiego na Szczytniki, a dzisiaj jej kontynuacją jest „dziesiątka”. W ciągu kilku lat powstała całkiem spora sieć połączeń, m.in. do Borka, Dworca Nadodrza, Popowic, a także najbardziej charakterystyczna dla Wrocławia – okrążająca śródmieście linia okólna (po wielu modyfikacjach jest to obecna „zerówka”). Sieć tramwajów konnych zbudowała i obsługiwała prywatna spółka akcyjna Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (Wrocławskie Towarzystwo Kolei Ulicznej).

Po kilku latach firma zyskała konkurenta, spółka akcyjna Elektrische Straßenbahn Breslau (Wrocławskie Tramwaje Elektryczne) otworzyła bowiem 14 czerwca 1893 r. jedną z pierwszych tras tramwajów elektrycznych w Niemczech. Nowe wagony pomalowane na kolor biało-zielono-czarny pomknęły z Grabiszyna na Rakowiec oraz do parku Szczytnickiego. Jest to tym samym najstarsza trasa tramwaju elektrycznego na obecnych ziemiach polskich.

Ostra konkurencja obu spółek nie zawsze była korzystna dla pasażerów, dlatego nadburmistrz Wrocławia Georg Bender nakazał wstrzymanie udzielania koncesji prywatnym przewoźnikom. Powołał także trzecią firmę przewozową, która należała do miasta. Tak powstała firma Städtische Straßenbahn Breslau (Wrocławskie Tramwaje Miejskie), która zainaugurowała swoją działalność 14 października 1902 r.



visitWroclaw.eu



KLUB SYMPATYKÓW
TRANSPORTU MIEJSKIEGO



TOWARZYSTWO MIŁOŚNIKÓW
WROCŁAWIA

fotografie: W. Gąsior, B. Wielgoszewski, opracowanie: T. Sielicki, T. Korycki
Zadanie współfinansowane ze środków Gminy Wrocław www.wroclaw.pl



HISTORIA
WROCŁAWSKICH TRAMWAJÓW



uruchomieniem dwóch linii: z Dworca Nadodrże przez Kępę Mieszczańską, pl. Muzealny, ul. T. Zielińskiego do parku Południowego oraz do zajezdni przy ul. Kamiennej. Wagony trzeciego już we Wrocławiu przewoźnika malowano na ówczesne biało-czerwone barwy miejskie. Kolejne lata odznaczały się ciągłymi sporami miasta z najstarszą spółką BSEG, która w latach 1899–1901 zelektryfikowała niemal całą swoją sieć tramwajową. Ponieważ traciła pasażerów, usiłowała blokować rozwój komunalnych tras. To doprowadziło do wykupienia spółki przez miasto i włączenia jej w 1911 r. w struktury miejskiego przewoźnika. Apogeum rozwoju infrastruktury tramwajowej przypadło na rok 1913. Wówczas Wrocław był gospodarzem Wystawy Stulecia upamiętniającej setną rocznicę odezwy króla Fryderyka Wilhelma III „Do mojego ludu”, wzywającej do walki z Napoleonem. Na Szczytnikach powstał imponujący modernistyczny kompleks wystawienniczy z Halą Stulecia na czele. Miasto musiało przygotować odpowiednią obsługę komunikacyjną tych terenów.

Ambitne plany magistratu przerwał wybuch I wojny światowej, a potem powojenny kryzys. Dopiero w połowie lat 20. powrócono do inwestycji. Powstały trasy do nowych osiedli oraz włączanych w obręb miasta wsi takich jak Sepolno, Karłowice i Biskupin. Połączenie zyskał port lotniczy na Gądownie. W lipcu 1925 r. miejskie tramwaje rozszerzyły swoją działalność, uruchamiając pierwszą linię autobusową. Autobusy uzupełniały komunikację tramwajową, łącząc pętle z obrzeżami Wrocławia oraz z podmiejskimi miejscowościami. W latach 1925–1929 SSB wymieniło przestarzały tabor, zakupując we wrocławskich fabrykach Linke-Hofmann-Lauchhammer AG, H. Meinel AG oraz Eisenwerk G. Trelenberg 232 sztuki opracowanego specjalnie dla Wrocławia wagonu typu Standard. Od tego też czasu tramwaje we Wrocławiu były malowane na kremowo.

Kolejny kryzys na przełomie lat 20. i 30. ponownie wstrzymał rozwój infrastruktury komunalnej. Doprowadził także do przejścia władzy w Niemczech przez nazistów, co w krótkim czasie doprowadziło do wybuchu II wojny światowej. Przez większość wojennych lat Wrocław był miastem bezpiecznym, położonym z dala od działań wojennych, dlatego przybywało tu wielu mieszkańców bardziej niespokojnych miast Rzeszy. W 1944 r. liczba mieszkańców sięgała miliona, dlatego tramwaje pracowały bardzo intensywnie. Wszystko zmieniło się pod koniec roku. Wrocław ogłoszono twierdzą, a na początku 1945 r. wojska sowieckie rozpoczęły oblężenie. Pomimo zaciskającego się pier-



ścienia wojsk tramwaje funkcjonowały, choć raczej widok ten był przynębiający i kuriozalny, bo przeważnie jeździły puste. Był to jednak celowy zabieg dowództwa Festung Breslau, aby stworzyć pozory, jakoby sytuacja w mieście była opanowana. Rzeczywistość wyglądała zgoła inaczej. W obliczu coraz większych zniszczeń tramwaje przestały kursować 31 marca 1945 r. Nazajutrz wojska sowieckie rozpoczęły natarcie, a Wrocław pogrążył się w morzu ognia.

Jeszcze nie dogasły pożary, a Zakłady Komunikacyjne miasta Wrocławia

10 maja 1945 r. wznowiły działalność pod nowym, polskim kierownictwem. Obraz zniszczeń był straszny: ulice i torowiska uszkodzone i przysypane gruzem, zajezdnie zrujnowane, sieć trakcyjna zerwana, wagony wykolejone lub spalone. Przystąpiono do odbudowy. Już 22 sierpnia 1945 r. ruszyła pierwsza linia. „Jedynka” połączyła Biskupin z Ołbinem, a więc tereny najmniej zniszczone i najliczniej zasiedlane w początkowym powojennym okresie. W 1946 r. większość głównych tras była już przejezdna. Jednym z najpoważniejszych zadań była odbudowa w 1947 r. zrujnowanego mostu Grunwaldzkiego. Sporym impulsem była Wystawa Ziemi Odzyskanych w 1948 r. Z tej okazji wagony, które wyremontowano do obsługi imprezy, zostały pomalowane na niebiesko. Tak narodził się symbol Wrocławia, utrwalony w słynnej „Wrocławskiej piosence”.

Po odbudowie nadszedł czas na rozbudowę. W latach 1948–1951 powstały całkiem nowe trasy: do Pafawagu, na Leśnicę, Oporów, Klecinę, Księżę Małe oraz na Gaj. W 1951 r. dotąd komunalne ZKmW stały się państwowe i otrzymały nazwę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Był to istotny element centralizacji państwa. Widocznym tego znakiem był nowy kolor tramwajów. Od 1954 r. na polecenie Ministerstwa Gospodarki Komunalnej wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej przemalowywano bowiem na kolor czerwony. Niebieska barwa znikła z wrocławskich ulic na kilkanaście lat. W 1956 r. pojawiły się we Wrocławiu pierwsze wagony wyprodukowane po wojnie – wozy typu N, pochodzące z Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych (Konstal Chorzów). W latach 50. i 60. zaznaczyło się osłabienie inwestycji w komunikację tramwajową na korzyść autobusowej, którą uważano wówczas za przyszłościową.

Lata 60. to przede wszystkim modernizacja taboru. Wycofano przedwojenne doczepy, a tramwaje z rodziny N poddano modernizacji. W 1969 r. pojawiły się przegubowe tram-



waje z rodziny 102N, które wprowadziły całkiem nową jakość w podróżowaniu po mieście. Sporo zmian przyniosła następna dekada. Po raz kolejny zmienił się kolor wrocławskich tramwajów. W 1971 r. Wojewódzka Rada Narodowa zdecydowała bowiem o Powrocie do barwy niebieskiej. W latach 70. przeprowadzono przebudowę układu komunikacyjnego w centrum. Powstała trasa W-Z, dzięki czemu w 1978 r. wycofano ruch tramwajowy z Rynku. Od 1975 r. dostarczano wagony nowej generacji – należące do rodziny 105N. To pozwoliło na wycofanie z ruchu liniowego taboru przedwojennego. Ostatnie sztuki silnikowych wagonów Standard kursowały w 1977 r. Jednak po intensywnym rozwoju nastąpił czas głębokiego kryzysu, którego efektem stał się strajk na Wybrzeżu. Załoga wrocławskiego MPK przyłączyła się do protestu. Przez kilka dni komunikacja miejska we Wrocławiu nie funkcjonowała. Tak narodziła się dolnośląska „Solidarność”.

Schyłek Polski Ludowej to więcej planów niż realizacji. Największą inwestycją stała się budowa tzw. placu Społecznego. MPK rozbudowywało także zaplecze techniczne, jednak w nową rzeczywistość komunikacja weszła w złej kondycji technicznej i finansowej. W 1991 r. MPK przestało być przedsiębiorstwem państwowym i powróciło do miasta. W tym samym roku z ulic zniknęły wagony z rodziny N. Rozpoczęto reorganizację systemu transportowego. Modernizację wstrzymała powódź, która nawiedziła Wrocław w lipcu 1997 r. Znow przez kilka dni komunikacja miejska nie funkcjonowała. Szkody po kataklizmie przyczyniły się do przebudowy infrastruktury. W pierwszych latach XXI w. układ komunikacyjny zmodernizowano, stworzono węzły przesiadkowe, m.in. terminal tramwajowo-autobusowy na pl. Grunwaldzkim. Pod koniec 2006 r. pojawiały się pierwsze wagony niskopodłogowe: 205WrAs wyprodukowane przez dawną wrocławską fabrykę RMT Protram oraz 16T z czeskiej wytwórni Skoda. Impulsem do rozwoju komunikacji tramwajowej były mistrzostwa Europy w piłce nożnej w 2012 r., których Wrocław był współgospodarzem. Wówczas powstały nowe trasy: do Stadionu Miejskiego oraz na osiedla Gaj i Kozanów.

Obecnie we Wrocławiu funkcjonuje 21 linii tramwajowych dziennych, do obsługi których wykorzystywanych jest ponad 230 pociągów. Pomalowane są na barwy niebiesko-kremowe, ale trzeba pamiętać, że jest to już przynajmniej siódmy schemat malowania wagonów w dziejach wrocławskiej sieci tramwajowej. Należy ona do najstarszych oraz największych w kraju. Łączna długość tras wynosi prawie 90 km (około 200 km torów).

