

## **Mkną po szynach niebieskie tramwaje przez wrocławskich ulic sto... – czyli historia wrocławskiej komunikacji zbiorowej przez perspektywę kolorów**

Zanim Maria Koterbska zaśpiewała ten szlagier, rozślawiając tym samym Wrocław w całej Polsce, tramwaje w nadodrzańskiej metropolii wielokrotnie zmieniały swoje barwy. Zmiany te doskonale ilustrują historię wrocławskiej komunikacji tramwajowej, czy szerzej zbiorowej, gdyż do tramwajów z czasem dołączyły autobusy. Jest ona bogata i pełna – czasem zaskakujących – zwrotów akcji. Wystarczy tylko wspomnieć, że w pewnym okresie w stolicy Dolnego Śląska działało aż trzech przewoźników tramwajowych – dwóch prywatnych i jeden miejski. Na rok 2021 przypada ważna rocznica – w 1901 r. miała bowiem miejsce elektryfikacja linii tramwajów konnych, przy czym wcale nie jest to moment pojawienia się tramwajów elektrycznych we Wrocławiu. Kursowały one bowiem po mieście już od 1893 r. Poniżej wyjaśniamy wszystkie te zaawansowania.

Na początku pojawiły 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. Trzeba przy tym podkreślić, że Wrocław wcale pod tym względem nie był w czołówce, władze miejskie bowiem przez długi czas sprzeciwiały się wprowadzeniu tramwajów, argumentując, że tutejsze ulice są zbyt wąskie i zatłoczone. Pierwsza 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 Nadodrże, 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. W momencie uruchomienia była to największa sieć elektryczna w Europie. Stała się wzorem dla wielu niemieckich przedsiębiorstw tramwajowych końca XIX w.

Wrocławianom tramwaje elektryczne bardzo przypadły do gustu – były szybsze od tramwajów konnych (początkowo poruszały się z prędkością 15 km/h, zaś w przypadku tramwajów konnych było to około 10 km/h), niezawodne i wygodniejsze. Postulowano, by spółka BSEG dokonała elektryfikacji swoich tras. Ta jednak nie była do tego chętna, gdyż w 1906 r. kończyła się jej dotychczasowa 30-letnia koncesja, a władze Wrocławia też nie były skore, by ją przedłużyć. Ostatecznie pod naporem opinii publicznej udało się dojść do porozumienia i akcjonariusze BSEG zabezpieczyli fundusze na znaczne inwestycje, jakimi była elektryfikacja sieci, zakup nowych wagonów i budowa trzech zajezdni, co nastąpiło w latach 1899–1901 (ostatnia linia konna, biegnąca po ulicy Parkowej, funkcjonowała do 1906 r., choć stanowiła raczej swoistą atrakcję turystyczną). Do obsługi zelektryfikowanych tras BSEG zakupiło dwa rodzaje wagonów silnikowych. Pierwszy typ to tramwaje dwuosiove, a więc o standardowej długości 8 m, których zamówiono sto sztuk. Taki tramwaj mógł na swój pokład zabrać jednorazowo 34 pasażerów – 20 siedzących na dwóch podłużnych ławkach, a 14 stojących na obu pomostach. Specjalnie dla obsługi linii z Parku Południowego przez Rynek na Nadodrże, na której notowano większą frekwencję, zakupiono 50 tramwajów typu Maximum. Były to wagony dłuższe, bo przekraczające 10 m. Z tego względu zastosowano nowatorskie rozwiązanie konstrukcyjne – nadwozie spoczywało na dwóch skrętnych wózkach. Dzięki temu tramwaj mógł przewieźć więcej pasażerów: aż 28 na dwóch ławkach oraz 16 na pomostach – łącznie zatem 44 osoby. Pojazdy te pomalowane zostały na tradycyjne barwy przewoźnika. Pomosty, a także część okienna oraz dolny fragment burt miał barwę miodową,

natomiast górny pas burt – ciemnozieloną. Wagony wyglądały bardzo sztywnie – na burtach pojawiły się delikatne ornamenty koloru bordowego oraz miodowego.

Wagony Maximum w latach 30. XX w. zostały znacznie zmodernizowane. Wymieniono w nich pomosty, zabudowując je i wyposażając w przesuwne drzwi. W takim stanie przetrwały one oblężenie Festung Breslau. Kursowały po ulicach Wrocławia do lat 60., kiedy stopniowo kierowano je do kasacji. Na szczęście jeden z nich cudem zachował się do naszych czasów, ponieważ jeden z pracowników MPK zakupił nadwozie wagonu z przeznaczeniem na altankę w ogrodzie w Smolcu pod Wrocławiem. W tej postaci tramwaj przetrwał do początku XXI w., kiedy sprowadzono go do Wrocławia i rozpoczęła się jego odbudowa. Jej finał, planowany na drugą połowę 2021 r., uświetni 120. rocznicę elektryfikacji tramwajów konnych we Wrocławiu. Zabytkowemu wagonowi przywracany jest oryginalny wygląd z 1901 r. Pojawi się więc na ulicach miasta w eleganckich miodowo-zielonych barwach.

Wracając do początku XX w., trzeba stwierdzić, że ostra konkurencja obu prywatnych spółek (BSEG i ESB) nie zawsze była korzystna dla pasażerów. Akcjonariuszy interesowały bowiem zyski, a niekoniecznie zapewnienie sprawnej komunikacji w całym mieście. Dlatego też nadburmistrz Wrocławia Georg Bender nakazał wstrzymanie udzielania koncesji prywatnym przewoźnikom. Powołał także trzecią firmę przewoźową, która należała do miasta. Tak powstała firma Städtische Straßenbahn Breslau (Wrocławskie Tramwaje Miejskie) – przodek współczesnego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Przewoźnik zainaugurował swoją działalność 14 października 1902 r. uruchomieniem dwu linii: z Dworca Nadodrże przez Kępę Mieszczzańską, pl. Muzealny, ul. T. Zielińskiego do Parku Południowego oraz do zajezdni przy ul. Kamiennej. Wagony trzeciego już we Wrocławiu przewoźnika malowano na biało-czerwono. Dlaczego akurat na takie kolory? Były to bowiem historyczne barwy miasta, obecne również w ówczesnej fladze Wrocławia, składającej się z czterech wąskich naprzemiennych pasów białych i czerwonych. Warto dodać, że w odróżnieniu od dwóch prywatnych firm na burtach miejskich wagonów malowano wizerunek herbu Wrocławia.

Kolejne lata odznaczały się ciągłymi sporami miasta z najstarszą spółką BSEG. 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. W kolejnych latach sukcesywnie wagony BSEG przemalowane zostały na barwy miejskie. 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 Sępólno, Karłowice i Biskupin. Połączenie zyskał port lotniczy na Gądowie. W 1924 r. spółka ESB została wykupiona przez miasto i jej majątek włączono w struktury przedsiębiorstwa SSB, które w ten sposób uzyskało w zasadzie monopol. Dodatkowo 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 tramwajowy, zakupując we wrocławskich fabrykach Linke-Hofmann-Lauchhammer AG, H. Meinecke AG oraz Eisenwerk G. Trelenberg 232 sztuki opracowanego specjalnie dla Wrocławia wagonu typu *Standard*. Od tego też czasu wszystkie tramwaje pasażerskie we Wrocławiu były malowane na kremowo – taki kolor nosiło bowiem większość tramwajów w Republice Weimarskiej. Również ówczesne autobusy miejskie były barwy kremowej.

Kolejny kryzys na przełomie lat 20. i 30. ponownie wstrzymał rozwój infrastruktury komunalnej. Skutkowało także przejściem władzy w Niemczech przez nazistów, co w krótkim czasie doprowadziło do wybuchu II wojny światowej. Przez większość wojennych lat Wrocław był miejscem bezpiecznym, położonym z dala od działań bojowych, 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 pierścienia wojsk tramwaje funkcjonowały, choć raczej widok ten był przygnębiający 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 wojenne pożary, a Zakłady Komunikacyjne miasta Wrocławia 10 maja 1945 r. wznowiły działalność pod nowym, polskim kierownictwem i pod przetłumaczoną nazwą (od 1939 r. funkcjonowało przedsiębiorstwo *Breslauer Verkehrsbetriebe*). Obraz zniszczeń był straszny: ulice i torowiska uszkodzone i przysypane gruzem, zajezdnie zrujnowane, sieć trakcyjna zerwana, wagony wykolejone lub spalone. Z tego względu początkowo planowano skupić się na rozwoju komunikacji autobusowej (pierwszy autobus, przeznaczony dla urzędników, ruszył w pierwszych dniach czerwca), ale brak odpowiednich pojazdów dość szybko spowodował, że przystąpiono do odbudowy sieci tramwajowej. Już 22 sierpnia 1945 r. uruchomiono pierwszą linię. „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. Co ciekawe, przez pierwsze powojenne lata wrocławskie tramwaje miały te same barwy, co wcześniej – kremowe.

Sporym impulsem była Wystawa Ziem Odzyskanych w 1948 r. Z tej okazji wagony, które wyremontowano do obsługi imprezy, zostały pomalowane na niebiesko. Miał to być znak rozpoznawczy tramwajów, jadących w kierunku terenów wystawowych i Stadionu Olimpijskiego. „Niebieski tramwaj zawiezie Cię na wystawę” – informowano gości. Pierwszy tramwaj w nowych szatach pojawił się 1 maja 1948 r. na linii 9. Tak narodził się symbol Wrocławia, utrwalony w słynnej „Wrocławskiej Piosence”. A dlaczego akurat wybrano niebieski kolor? Na ten temat krąży wiele legend i mitów, ale najbardziej prawdopodobna wersja to taka, że w ten sposób swoją obecność przy odbudowie wrocławskiej komunikacji zaznaczyli krakowscy tramwajarze. To oni stanowili najliczniejszą grupę przybyłą do Wrocławia krótko po upadku *Festung Breslau* i to oni w głównej mierze objęli stanowiska kierownicze. Barwy biało-niebieskie z kolei widnieją zarówno na fladze Krakowa, jak i jego tramwajach.

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 Ministra Gospodarki Komunalnej wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej przemalowywano bowiem na kolor czerwony. Pierwszy czerwony tramwaj obsłużył „zerówkę” w dniu 25 września 1954. W ciągu dwóch lat przemalowano wszystkie wozy i niebieska barwa znikła z wrocławskich ulic na prawie dwie dekady. W 1956 r. pojawiły się we Wrocławiu pierwsze wagony wyprodukowane po wojnie – wozy typu N, pochodzące z Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych (Konstal Chorzów). Był to powiew nowości we wrocławskiej komunikacji, do tej pory wrocławianie korzystali bowiem wyłącznie z przedwojennego taboru.

W latach 50. i 60. zaznaczyło się osłabienie inwestycji w komunikację tramwajową na korzyść autobusowej, którą uważano wówczas za przyszłościową. Jeszcze w 1962 r. przewaga tramwajów nad autobusami pod względem pracy przewozowej była miażdżąca. Według sprawozdań MPK tramwaje przejechały wówczas 23 miliony wozokilometrów, podczas gdy autobusy zaledwie 6 milionów. Sytuację zmieniły jednak dostawy Jelczy 272 MEX, zwanych powszechnie ogórkami, które rozpoczęły się w 1963 r. W 1972 r. dołączyły do nich Jelcze PR100, trzy lata później PR110, w 1981 r. Ikarusy 280, a znów trzy lata później Jelcze M11. Dzięki temu liczba wozokilometrów wykonanych przez autobusy mogła systematycznie rosnąć do około 16 milionów w 1972 r. i aż 23 milionów w 1982 r. Same dostawy Jelczy 272 MEX pozwoliły na to, by po Wrocławiu kursowało 28

linii autobusowych zwykłych i osiem pospiesznych o łącznej długości 330 km. Autobusy prześcignęły więc tramwaje zarówno pod względem liczby i długości linii, jak i wykonanych wozokilometrów i przewiezionych pasażerów. W przypadku autobusów przez prawie cały powojenny okres królowała czzerwono-biała lub czzerwono-kremowa barwa burt, dopiero na przełomie XX i XXI w. powszechnie zastąpiona czzerwono-żółtą, nawiązującą do powojennej flagi Wrocławia.

Wracając do trakcji tramwajowej, lata 60. to przede wszystkim modernizacja taboru. Wycofano przedwojenne doczepy, a tramwaje z rodziny N poddawano przebudowom, wyposażając je m.in. w elektrycznie sterowane drzwi. Co ciekawe mechanizm ich otwierania i zamykania składał się z dwóch prętów, łańcucha od roweru i silnika od wiertarki, co dobrze odzwierciedla, z jakimi problemami zmagali się wówczas mechanicy pracujący w MPK. W 1969 r. pojawiły się przegubowe, tzw. szybkobieżne tramwaje z rodziny 102N, które wprowadziły całkiem nową jakość w podróżowaniu po mieście. Sporo zmian przyniosła następna dekada. Tramwaje, wypracowane przez wrocławskie zakłady przemysłowe (m.in. Pafawag) dla odróżnienia od tych dostarczonych z przydziału centralnego postanowiono pomalować na niebiesko. Tym samym na ulice Wrocławia w 1970 r. powróciła barwa ze słynnej piosenki. W 1971 r. Wojewódzka Rada Narodowa formalnie zdecydowała 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, co pozwoliło na wycofanie z ruchu liniowego taboru przedwojennego. Ostatnie sztuki silnikowych wagonów *Standard* kursowały w 1977 r. Warto wspomnieć, że w 1979 r. na linii 12 pojawiły się dwa dwuwagonowe składy tramwajów 105N, które także stanowiły prezent od wrocławskich zakładów pracy. Tym razem, aby odróżnić je od większości niebieskich wagonów, pomalowano je na żółto-czerwono, co miało odnosić się do barw miejskich. Jednak po intensywnym rozwoju nastąpił czas głębokiego kryzysu, których 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 zły 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 Škoda. Impulsem do rozwoju komunikacji tramwajowej były mistrzostwa Europy w piłce nożnej w 2012 r., której Wrocław był współgospodarzem. Wówczas powstały nowe trasy: do Stadionu Miejskiego oraz na osiedla Gaj i Kozanów. Co ciekawe, do obsługi nowych tras zamówiono dwukierunkowe tramwaje Škoda 19T. Pierwotnie planowano, aby miały one całkiem inny niż dotąd kolor – pojawiły się propozycje pomarańczowej lub jasnozielonej barwy. Jednak wrocławianie wybrali tradycyjny niebieski kolor, chociaż wagony zostały ozdobione kolorowymi wzorami. Kolejne wagony: Pesa Twist oraz Moderus Beta zyskały ciemny, granatowy lakier. On także nie przyjął się wśród mieszkańców. W 2020 r. zmodernizowane tramwaje 205WrAs przemalowano na kolor jasnyniebieski – taki też przewidziano dla nowych wagonów, które do Wrocławia powinny dotrzeć w ciągu najbliższych lat.

Obecnie we Wrocławiu funkcjonują 22 linie tramwajowe dzienne, do obsługi których wykorzystywanych jest 240 pociągów, przy czym w ruchu każdego dnia jest ich około 200. Wrocławska sieć tramwajowa należy do najstarszych oraz największych w kraju. Łączna długość tras wynosi prawie 90 km (około 200 km torów).



Przedwojenny tramwaj Linke-Hofmann Standard (z uszkodzonym pantografem) ciągnący powojenną doczepę typu ND. Z tyłu mija go skład złożony z wagonu silnikowego typu N wraz z dwoma doczepami ND. W tym czasie tramwaje były już powtórnie niebiesko-kremowe  
Fot. Zbigniew Nowak/Ośrodek Pamięć i Przyszłość



Tramwaj Konstal 102Na zabiera pasażerów z przystanku przy Arkadach  
Fot. Zbigniew Nowak/Ośrodek Pamięć i Przyszłość



Czerwono-kremowy autobus Jelcz 272 MEX przejeżdża przez wrocławski Rynek  
Fot. Zbigniew Nowak/Ośrodek Pamięć i Przyszłość



Tramwaj Linke-Hofmann Standard z 1929 r., należący do Towarzystwa Miłośników Wrocławia, z przywróconym kremowym malowaniem i oznaczeniami typowymi dla pierwszych lat po II wojnie światowej (widoczny jest m.in. emblemat ZKM W – od Zakładów Komunikacyjnych miasta Wrocławia)  
Fot. Tomasz Sielicki



Jeden z wagonów Linke-Hofmann Standard czekających na remont. Czerwona barwa na burtach odpowiada malowaniu, które obowiązywało w latach 1954–1971.  
Fot. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego



Tramwaj Konstal 4N1 z 1960 r., należący do Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, po remoncie przeprowadzonym w 2012 r. reprezentuje stan z końca eksploatacji wagonów generacji N, czyli z przełomu lat 80. i 90.  
Fot. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego



W zbiorach Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego znajduje się także tramwaj Konstal 102Na z 1972 r. Dzięki przeprowadzonemu kompleksowemu remontowi wygląda on dokładnie tak, jak wyjechał z fabryki w Chorzowie  
Fot. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego



Jelcz M11 Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego w czerwono-kremowych barwach  
Fot. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego



Ikarus 280.70E podczas obsługi linii 139, w czerwono-żółtych barwach nawiązujących do powojennej flagi Wrocławia. Oryginalnie Ikarusy były jednak biało-czerwone lub czerwono-kremowe. Egzemplarz ze zdjęcia należy obecnie do Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego i jest powoli remontowany  
Fot. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego