

Z dziejów MPK Wrocław.

65 Lat Komunikacji Miejskiej w Polskim Wrocławiu

Janusz Korzeniowski

Wrocław - czwarte pod względem wielkości miasto w Polsce, miasto o ponad 1000 letniej historii, obchodzi w tym roku 170 rocznicę komunikacji zbiorowej. Z tych 170 lat, 65 przypada na związki z Polską.

Wrocław – Breslau, pod koniec II wojny Światowej liczył ponad milion mieszkańców. Dzięki wpływowi rządów niemieckich jako jedno z większych miast Europy XIX. wieku przeżywało swój rozwój w ścisłym związku z postępow technicznym na świecie, a historia jego komunikacji zbiorowej sięga 1840 roku, kiedy to na trasie od wrocławskiego Rynku do wsi Popowice ruszyły pierwsze omnibusy konne eksploatowane przez Wrocławskie Towarzystwo Omnibusowe. Kursowały one do 1913 roku.

inż. Janusz Korzeniowski
MPK Wrocław Sp. z o.o.

Okres przedwojenny

Transport szynowy rozpoczyna nową epokę komunikacji zbiorowej. Pierwsze tramwaje konne rozpoczęły kursowanie 10 lipca 1877 roku na trasie od ulicy Krasińskiego, most Lisinga (obecny most Pokoju), ulicą Szczytnicką do ZOO. Eksploatowało je Wrocławskie Towarzystwo Kolei Ulicznej - BSEG.

Pierwsze tramwaje elektryczne na współczesnych ziemiach polskich powstały we Wrocławiu już w roku 1893, a wprowadziło je do ruchu przedsiębiorstwo o nazwie Wrocławskie Tramwaje Elektryczne – ESB. Uroczyste ich uruchomienie nastąpiło 15 czerwca 1893 po ukończeniu prac trwających od lipca 1892 roku do 14 lipca 1893 roku przez firmę AEG. Zbudowano wtedy również dwie zajezdnie i dwie elektrownie.

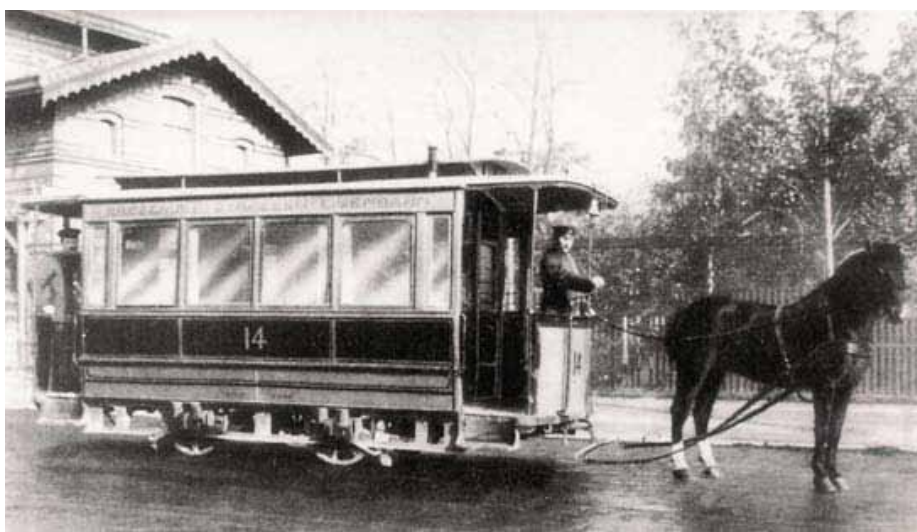
Ówczesne władze Wrocławia postanowiły uruchomić tramwaje podlegające magistratowi. Stało się to tak w 1901 roku – powstało SSB (Wrocławskie Tramwaje Miejskie).

Warto odnotować fakt uruchomienia w 1912 roku pierwszej linii trolejbusowej w tej części Europy. W 1924 roku działało we Wrocławiu już tylko jedno przedsiębiorstwo o nazwie SSB, które w roku 1925, a dokładnie 1 lipca 1925r, uruchamia komunikację autobusową.

Wrocław miał to szczęście, że na jego obszarze działały dwie fabryki, które produkowały wagony tramwajowe, jedną z nich były Zakłady Linke Hoffmann, a drugą Zakłady Thellenberga.



1. Panorama Wrocławia z wieży Kościoła św. Elżbiety (Piotr Szyszka)



2. Tramwaj konny w okolicach ogrodu zoologicznego (Siegfried Bufe „Straßenbahnen in Schesien“)

W 1939 roku, roku wybuchu II Wojny Światowej, SSB zmieniło nazwę na BVB (Wrocławskie Zakłady Komunikacyjne), pod którego szyldem tramwaje i autobusy kursowały do 2

kwietnia 1945 roku. Później aż do kapitulacji Festung Breslau po torach tramwajowych jeździły już tylko pociągi twierdzy. Wagony tramwajowe i autobusy były elementami twierdzy,

to z taboru komunikacyjnego tworzone barykady, a autobusy w większości „poszły” na wojnę.

Tuż po II. wojnie

Już w pierwszej dekadzie maja – tuż po kapitulacji – grupa, na której czele stanął były pracownik tramwajów warszawskich inżynier Kazimierz Mech, przystąpiła do odbudowy komunikacji miejskiej. Pierwszą siedzibą przedsiębiorstwa o nazwie Zakłady Komunikacyjne Miasta Wrocławia był budynek przy ulicy Władysława Łokietka 9. Ze 137 obiektów, które pełniły funkcje komunikacyjne za czasów tzw. niemieckich, tylko 7 nadawało się do użytku.

Atak na Twierdzę Rosjanie przeprowadzili od strony południowej miasta. Tu powstały największe zniszczenia. Tu założono cmentarz oficerów Armii Radzieckiej. Tu też uległy największym zniszczeniom zajezdnie tramwajowe I i IV oraz VII, w tej ostatniej żołnierze niemieccy strzelali do Rosjan z sąsiednich kanałów rewizyjnych.

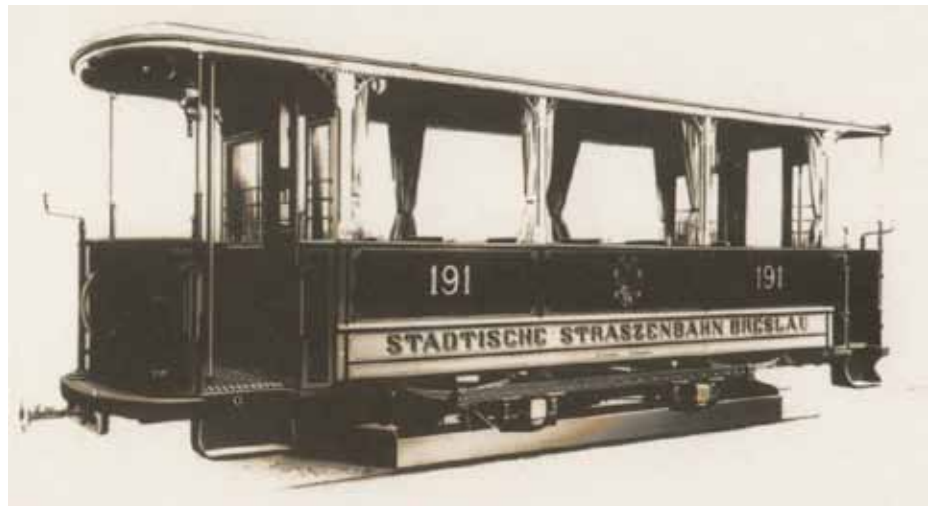
Dużym zniszczeniom uległ obiekt przy ulicy Legnickiej, do którego dojazd utrudniały wysadzone w powietrze i leżące w poprzek torów wiadukty kolejowe. Jedynymi zdatnymi do użycia stały się zajezdnie tramwajowe na Biskupinie, Ołbinie oraz zajezdnia autobusowa przy ulicy Krakowskiej.

W zajezdni na Biskupinie było najwięcej sprawnych tramwajów ale wszystkie pozbawione były szyb – o to zadbali mieszkańcy pobliskich domów, którzy właśnie zakład szklarski znaleźli w pobliskiej zajezdni.

W nawiązaniu do tego, na łamach Słowa Polskiego informowano, że większość wagonów składa się z samego powietrza, wiatru i konduktora. Proponowano zamontować skarbonki z napisem „ofiara na szyby”. Masa gruzu i powalonych słupów trakcyjnej wymagała intensywnej pracy. Pierwsze wagony przygotowywano do ruchu w zajezdni przy ulicy Słowiańskiej.

Dnia 22 sierpnia 1945 roku – zdarzyło się! Uroczomiono uroczyste pierwszą linię tramwajową o długości 5,4 km, na której wstępnie kursowały 3 wagony. Linia biegła od ulicy Spółdzielczej do Jedności Narodowej, oznaczono ją nr „1”. W podziękowaniu za to, jedną z restauracji przy ulicy Słowiańskiej nazwano „Pod Jedyńką”. Lecz nie tylko tramwaj w tym dniu miał swój początek. Z ulicy Jedności Narodowej ruszyły dwie linie autobusowe „A” do Karłowic i „B” do Zalesia. Linie obsługiwały autobusy Büssing zasilane gazem. Ekspediowała je do ruchu zaj. VIII przy ulicy Krakowskiej.

Do końca 1945 roku odbudowano 14 km torów tramwajowych, uruchomiono 53 wagony silnikowe i 31 doczepnych. Tramwaje kursowały do Biskupina, Dworca Nadodrze, Karłowic, Dworca Głównego, pl. Strzegomskiego. W 1946 roku uruchomiono połączenie



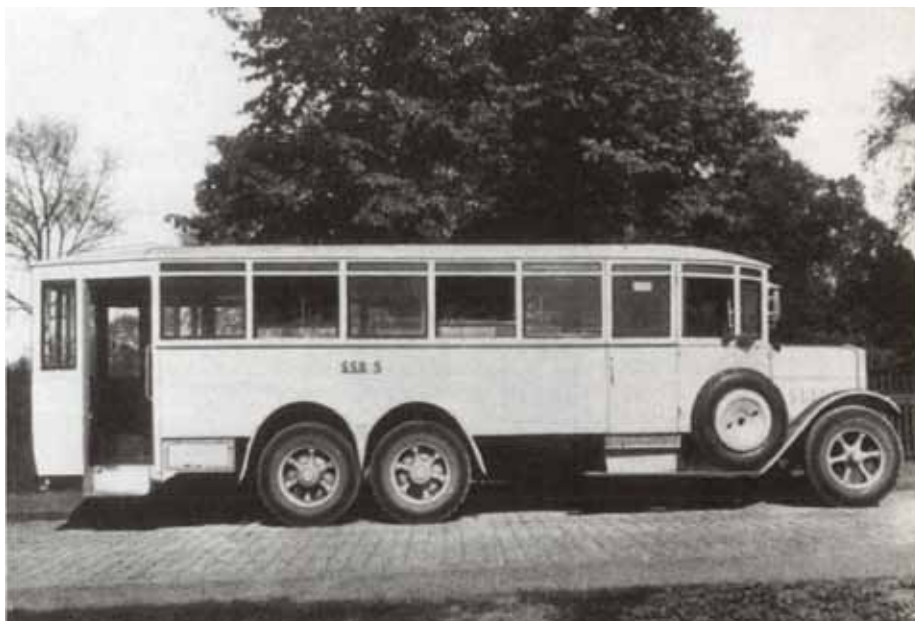
3, 4, 5. Wagony SSB, doczepa LH, silnikowy LH, silnikowy Niesky Zeppelin (z negatywów szklanych Janusza Korzeniowskiego)

z Pilczycami, cm. Grabiszyńskim i ulicą Krakowską. Tramwaje jadą do Kromera, na Krzyki na Sępólno i do Kowal.

Kolejne lata

W 1948 roku tramwaje były już na ul. Hallera,

Ślężnej i Tarnogaju. Od 1948 siedzibą Dyrekcji MPK jest budynek przy pl. Solnym 20. Tramwaje z koloru piaskowego przemalowano na kolor niebieski. Przystępuje się też do budowy całkiem nowych połączeń: do Pafawagu (Linke Hoffmann) (1948), Leśnicy (1949), Oporowa (1950), Kleciny (1950), Księża Mał-



6,7. Autobusy SSB marki Büssing (Siegfried Bufe „Straßenbahnen in Schesien“)



8. Zajezdnia VII przy ul. Grabiszyńskiej po wojnie (Autor nieznan, z archiwum Janusza Korzeniowskiego)

go (1950), Gaju (1950).

W 1951 roku Zakłady Komunikacyjne miasta Wrocławia zmieniają nazwę na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Rok 1952 to rok, w którym tramwaje wrocławskie zmieniają barwę z niebieskiej na kremowo czerwona.

Dopiero w 1956 roku trafiają do Wrocławia zupełnie nowe wagony silnikowe i doczepne produkcji zakładów Konstal Chorzów. Są to wagony typu N i Nd budowane na bazie wagonu niemieckiego KSW (wagon stanu wojennego). W przypadku autobusów - które zawsze w miastach, w których kursowały tramwaje, pełniły drugorzędną rolę - rozwój był mniej intensywny. Do końca 1945 roku kursowały cztery linie. W 1946r. uruchomiono pięć. Już wtedy mieszkańców podmiejskich osiedli woziły autobusy PKS. W roku 1949 na trasach o dł. 60 km kursuje 10 autobusów na 9 liniach.

W 1950 roku poniemieckie Büssingi trafiają do Poznania, we Wrocławiu pojawiają się węgierskie Mawagi. Do 1955 roku, na 15 liniach o łącznej długości 104 km, kursowały 52 autobusy.

Rok ten jest też rokiem przejścia z literowego oznaczenia linii autobusowych na cyfrową, począwszy od 100.

Dla ciekawości warto wspomnieć, że numerację linii tramwajowych wprowadzono dopiero w 1909 roku, a do tego czasu tramwaje poszczególnych linii rozróżniano po kolorach wozów i tablic informacyjnych, a po zmierzchu po kolorach świateł oświetlających tablice.

Pod koniec lat 50 ubiegłego wieku MPK uruchamia swoje taksówki, aby je zlikwidować w 1964 roku.

Lata 60. i 70.

Lata 60. to dalsza odbudowa Wrocławia. Trafiają do naszego miasta pierwsze autobusy m-ki Jelcz, produkowane na licencji czeskosłowackiej Skody Karosy. W 1969 roku wrocławski przewoźnik otrzymuje pierwsze nowoczesne, produkowane w Konstalu Chorzów tramwaje typu 102N. Mają unikalny wygląd przez tzw. ujemny kąt pochylenia szyb – przedniej i tylnej. Tramwaje są wagonami przegubowymi. Ich największym mankamentem jest głośnie praca wentylatorów, chłodzących urządzenia elektryczne wagonu.

Rok 1970 to rok 25 rocznicy powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Macierzy, rok tak związany z ważnym dla naszego przedsiębiorstwa przedsięwzięciem.

Zakłady pracy miasta Wrocławia i Dolnego Śląska, dla uczczenia tego święta, fundują miastu 25 wagonów tramwajowych typu 102Na, produkując do nich części i podzespoły oraz ponosząc pozostałe koszty. Dla odróżnienia ich od jeżdżących kremowo czerwonych szynowców, tramwaje te mają barwę kremowo

niebieską, opiewaną w piosence Marii Koterbskiej „Wrocławska Piosenka”.

Dostawy są sukcesywne, tramwaje do Wrocławia trafiają na przestrzeni 3 lat - ratami. W sumie, w latach 1969 – 1974 trafia do miasta 104 szt. wagonów przegubowych. Rok 1975 to dostawy wagonów tramwajowych nowej konstrukcji, choć samo rozwiązanie ich układów napędowych pochodzi z lat 30 – są to wagony typu 105N.

W 1971 roku odnotowujemy kolejny związek z Czechami - (7 nowych SKÓD, autobusów z automatycznymi skrzyniami biegów). W 1972 roku witamy na ulicach miasta 5 pierwszych autobusów m-ki BERLIET 100, a w 1976 przychodzi z Jelcza 10 nowych autobusów m-ki BERLIET PR 110.U.

MPK kupuje również mikrobusy typu Nysa do obsługi linii 129. W 1977 roku przestały kursować na trasach liniowych wagony tramwajowe typu LH, które kursowały po naszych torach ponad 50 lat (od 1925 roku). W latach 1978 – 1979 kolejny podarunek miastu fundują zakłady pracy Wrocławia.

Są to cztery wagony tramwajowe typu 105N o nr 2298 ÷ 2301. Fakt, że wcześniejsze dostawy wagonów (budowanych społecznie), mających kolor kremowo niebieski, przywróciły Wrocławowi ten kolor, to w pozostałych wagonach, te dostarczane pod koniec lat 70 mają już barwy miasta: czerwono złote. Etapami: I w 1976 roku oraz II w 1978 - wrocławskie tramwaje i autobusy żegnają Ratusz, Rynek i pl. Solny.

Lata 80 i 90.

W 1980 roku po raz pierwszy po wojnie nie wyjechały z zajezdni tramwaje i autobusy. Załoga MPK przystąpiła solidarnie do strajku. (Zawiązał się Międzyzakładowy Komitet Strajkowy na zaj. VII przy ulicy Grabiszyńskiej). Podobnie było w 1981 roku po wprowadzeniu stanu wojennego.

Rok 1981 to także dostawa pierwszych nowych przegubowych autobusów m-ki IKA-RUS i zakup terenu pod zajezdnię przy ulicy Opolskiej.

W 1982 roku po kilkuletniej budowie (początek 1978) oddano uroczystie do eksploatacji nowoczesną zajezdnię autobusową przy ulicy Obornickiej. Świątowała również Centrala Ruchu, która otrzymała dwa pawilony przy ulicy Krętej.

Rok 1988 – po wielu latach zastoju w rozbudowie sieci tramwajowej, oddano do użytku nowe torowisko tramwajowe wzdłuż ulicy Żmigrodzkiej. W 1984 warsztatom tramwajowym przy ulicy Legnickiej przybyły dwie nowe hale, zaś z zamiaru budowy nowej zajezdni tramwajowej i nowych warsztatów przy ulicy Żmigrodzkiej zostały tylko plany.

1 września 1991 roku wycofano z ruchu pasażerskiego wszystkie pozostałe a eksploatowane jeszcze przez zajezdnie przy ulicy



9. Tramwaj przy ul. Świdnickiej (Autor nieznany, z archiwum Janusza Korzeniowskiego)



10. Wagon specjalny żłobka MPK we Wrocławiu (Autor nieznany, z archiwum Janusza Korzeniowskiego)



11. Autobus Jelcz RTO przy wzgórzu Partyzantów (Rafał Dudkiewicz, pocztówka Wrocławia z 1975 r.)



12. Autobus Jelcz APO (Autor nieznan, z archiwum Janusza Korzeniowskiego)



13. Tramwaj 102N (Strachotek) przed Halą Stulecia (Janusz Korzeniowski)



14. Tramwaj 102Na na pl. Solnym (Rafał Dudkiewicz, pocztówka Wrocławia z 1975 r.)

Kamiennej wagony typu N, 4N i Nd. To jednocześnie rok, w którym do Wrocławia trafiają ostatnie nowe wagony z Chorzowskiego Konstalu. Na kolejne nowe tramwaje trzeba będzie poczekać prawie 15 lat, a pochodzić będą już od innego producenta. Pokazują się pierwsze reklamy na burtach tramwajów. Pierwsza to PEWEX. Po raz pierwszy od lat uznaje się ciągłość w dziejach Komunikacji Miejskiej. Czasy polskie łączą się z niemieckimi. W 1993 roku MPK uroczystie obchodzi 100 lecie tramwaju elektrycznego, który uruchomiono za czasów niemieckich. Rok ten to również rok pewnych przełomów. Funkcje organizacji ruchu wraz z głównymi remontami torów i infrastrukturą przystankową przejął od MPK – Zarząd Dróg i Komunikacji. Trafiają do nas pierwsze autobusy m-ki VOLVO, autobusy producenta który szuka miejsca na Dolnym Śląsku dla swojej fabryki. Te pierwsze pochodzą z podwrocławskiego Jelcza, kolejne pochodzić będą z Wrocławia.

W 1994 roku tabor tramwajowy Wrocławiu stanowi 450 wagonów:

- 101 sztuk wagonów typu 102N,
- 116 sztuk wagonów typu 105N,
- 229 sztuk wagonów typu 105Na,
- 4 sztuki wagonów typu 105Nt.

Ponadto, na stanie ośrodka szkolenia znajdowało się: 3 wagony 105N i 2 wagony 102N.

Rok 1994 to rok rozpoczęcia restrukturyzacji MPK. Rok 1995 to rok obchodów 50 lecia działalności instytucji i fabryk pod administracją polską. Swoją rocznicę obchodzi także MPK.

1996 powołanie pierwszego Zarządu MPK Sp. z o.o. na mocy uchwały 550/96 Zarządu Miasta. Przekazanie do dyspozycji Gminy Wrocław obiektu przy ulicy Krakowskiej.

Powódź 1997

Istnieją takie zdarzenia, o których nie zapomina się nigdy. Gdy w 1997 miało 120 lat od dnia kiedy wyjechał na ulice miasta pierwszy konny tramwaj, Wrocław przeżywał grozę.

Przepluwająca przez nasz gród wieloma odnogami Odra i wpadające do niej w granicach miasta dopływy: Bystrzyca, Widawa, Oława i Ślęza topiły dzielnice. 12 lipca topiły Wojnow, Radwanice i Siechnice. Nikomu nie śniły się tramwajowe uroczystości. Zaczęto ewakuować z zagrożonych zalaniem terenów tabor autobusowy i tramwajowy. Najbardziej zagrożone były zajezdnie autobusowa przy ulicy Tyskiej (dawna Opolska) oraz tramwajowe przy ulicy Słowiańskiej i Wróblewskiego. Tramwaje z Biskupina przygarnęła zajezdnia przy ulicy Powstańców Śląskich. Tramwaje z Ołbina stanęły w karnym szeregu na ulicy Józefa Hallera od ulicy Powstańców Śląskich poprzez pętlę na Grabiszynku, do wiaduktu kolejowego przy górze Pafawag.

Równolegle do nich stanęły autobusy z zajezdni przy ulicy Tyskiej. Komunikacja miejska zamarała.

Uratowano tabor, lecz wezbrana jak nigdy dotąd Odra i jej dopływy zatopiły podstacje zajezdnie i cały majątek w nich zgromadzony którego nie udało się ewakuować. Pod wodą znalazły się zajezdnia tramwajowa przy ulicy Słowiańskiej, autobusowa przy ulicy Tyskiej tu woda dochodziła do 2 metrów. Tu też MPK poniosło największe straty, gdyż oprócz zajezdni eksploatacyjnej, mieścił się w niej zakład remontu autobusów, a autobusy te nie mogły o własnych siłach opuścić terenu zajezdni. Na terenie miasta kompletnemu zalaniu uległo pięć podstacji zasilających sieć trakcyjną na 14 eksploatowanych.

Centralę Ruchu na ulicy Krętej zalała woda. Dwoma pawilonami cieszone się 15 lat. Woda wdzierała się wszędzie. Główną ulicę Dolnego Śląska – Marszałka Józefa Piłsudskiego można było przemierzać tramwajem ... wodnym – Kaczuszką.

Komunikat z prasy lokalnej: Na głównym skrzyżowaniu Wrocławia Świdnicka – Piłsudskiego ...zderzyły się dwa kajaki...

Wartki strumień wody rozmywał torowiska zatapiał podziemne przejścia niszczył wszystko.

Worki z piaskiem grodzące i chroniące tereny jeszcze nie zalane, czyniły z miasta „Twierdzę Wrocław”. Nie było tym razem tramwajów



15. Tramwaj 105Nax2 (Janusz Korzeniowski)

na barykadach ale tramwaje zajezdni opuścić nie mogły.

Kulminacja kataklizmu przypadła na niedzielę 13 lipca. Pod wodą znalazło się 23 km torów tramwajowych. W zajezdni przy ulicy Tyskiej „pływało” 28 autobusów.

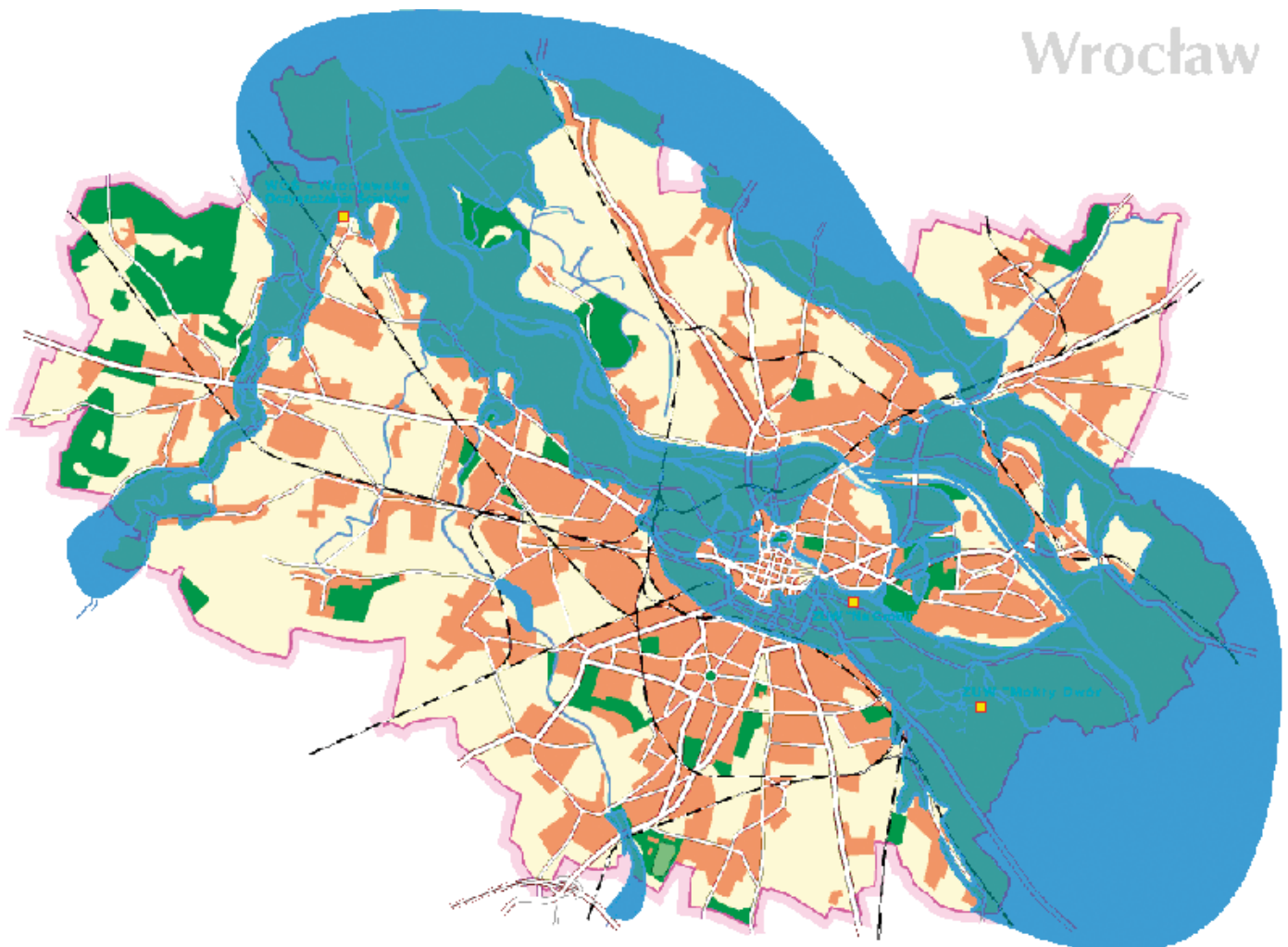
Straty sięgały ponad 100 mln. złotych. Już 15 lipca uruchomiono wahadłową komunikację tramwajową na trasie Klecina – Powstańców Śląskich skrzyżowanie z ulicą Wielką. Na tyle pozwalało zasilanie stacji Raławicka. 16

lipca na trasie zaj. Legnicka – Leśnica ruszył tramwaj.

Do końca tegoż roku usunięto skutki powodzi w trakcjach tramwajowych.

Normalna komunikacja ruszyła w roku następnym. Choć torowisko na Kowalach remontowano dłużej.

W latach 1997-1998 MPK wspólnie z firmą AdTranz zmodernizowało 4 wagony tramwajowe wyposażając je w układ Chopperowy. Doczepy były wagonami biernymi.



16. Wrocław, zasięg powodzi z 1997 r. (Autor nieznany, z archiwum Janusza Korzeniowskiego)



17. Wrocław, powódź 1997 r. – zajezdnia „Olbin” przy ul. Słowiańskiej (Andrzej Konarski)



18. Wrocław, powódź 1997 r. – „Komunikacja na pl. Strzegomskim” (Janusz Korzeniowski)



19. Prezentacja tramwaju AdTrans GT6 na pętli Osobowice (Janusz Korzeniowski)

Rok 1998 i 1999

ZDiK z ramienia miasta ustala – podpisuje umowy z MPK Sp. z o.o. na świadczenie usług przewozowych. W komunikacji autobusowej podpisuje umowę przewozową na rok, w komunikacji tramwajowej do 2007 roku.

MPK w tym czasie przekazuje ZDiK-owi kolejne zadania w zakresie:

- Kontroli opłat pasażerskich
- Emisji i dystrybucji biletów komunikacji Miejskiej
- Konserwacji i remontów torów tramwajowych
- Realizację funkcji z planowaniem komunikacji tramwajowej i autobusowej

Likwiduje się Zakład Napraw Autobusów. Rok bolesny w sferze usług socjalnych. MPK musi zrezygnować z ośrodka wczasowego w Ustce.

W roku 1999 następuje likwidacja Zakładu Napraw Tramwajów tworzy się jednocześnie Spółkę córkę o nazwie Protram Sp. z o.o., która usamodzielnia się. Wspólnie z MPK Poznań i MPK Szczecin Spółka ogłasza przetarg na zakup niskopodłogowych tramwajów.

MPK Sp. z o.o. wprowadziła w roku 1999 do katalogu swoich usług przewozy osób niepełnosprawnych. Na początek przejęło 2 busy które będąc własnością Gminy Wrocław były dotąd obsługiwane przez osoby prywatne.

Rok 2000

To 55 lat działalności MPK w polskim Wrocławiu. W uroczystościach które odbyły w Auli Leopoldina Uniwersytetu Wrocławskiego wzięła również udział Maria Koterbska, która swoją piosenką rozślawiała wrocławskie tramwaje. Wtedy mknęły, dziś stoją w korkach.

Od 16 maja do 4 czerwca na ulicach miasta testowany jest nowoczesny o 100% niskiej podłogi - tramwaj firmy AdTranz typu - GT6.

Prezentacja tramwajów CITADIS 200 z Magdeburga i Bombardiera NGTG z Krakowa to kolejny element przygotowań do kupna nowych tramwajów. Przetargu i tak nie rozstrzygnięto, został unieważniony.

Lata 2001 ÷ 2003

W nowy wiek XXI wrocławski przewoźnik strategiczny – MPK Sp. z o.o. wkroczył jako największa tego typu firma na terenie województwa dolnośląskiego, zatrudniał 2430 pracowników w tym 595 motorniczych i 720 kierowców. Rocznie wrocławskie tramwaje pokonują 21 mln. km. Autobusy tyle samo. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne od momentu przekształcenia w Spółkę z o.o. prowadziło i prowadzi proces racjonalizacji zatrudnienia.

Przygotowania do nowego przetargu rozpoczęto myślą o połączeniu w całość zadań związanych z przebudową ulicy Szewskiej i

taborem obsługującym linie 6 i 7. Miał to być przetarg transgraniczny. Trafiają do Wrocławia pierwsze autobusy Volvo 7000.

Protram Sp. z o.o. na zlecenie MPK Sp. z o.o. przygotowuje się do remontów kapitalnych tramwajów typu 105N w rozszerzonym zakresie. Oprócz zastosowania przetwornic statycznych pudła wagonów z czterodrzwiowych stają się trzydrzwiowe.

Wygląd tramwajów zmieniają elementy kompozytowe z „Bieramotu”, które unowocześniają sylwetkę wagonu.

Z dniem 1 września tego roku zlikwidowano wszystkie tramwajowe linie nocne. Tramwaje zostały zastąpione przez autobusy. Zakupiono tokarkę podtorową, którą wbudowano w tory hali rewizyjnej zajezdni IV, hali przeznaczonej do obsługi nowoczesnego taboru. Zakończono prace nad budową systemu cyfrowej łączności trakingowej w standardzie Tetra. Rozpoczęto prace nad modernizacją tramwaju wyposażonego po raz pierwszy w silniki prądu zmiennego i niezbędne do tego falowniki.

Rok 2004 i 2005

Jeden z modernizowanych tramwajów zestawiony z wagonów 2474 – 2473 otrzymuje wyposażenie na prąd zmienny. Z dniem 23 sierpnia 2004 roku Dyrekcja MPK opuszcza pl. Solny i przenosi się do budynku przy ulicy Bolesław Prusa 75/79. Ogłasza się przetarg na zakup 8 wagonów tramwajowych z całkowicie lub częściowo niską podłogą. Powołano specjalistę ds. Jakości ISO 1901.

W Protramie rozpoczęto prace nad nowym tramwajem na prąd zmienny, prace zakończono w roku 2005. Rok 2005 to rok przekazania pierwszych tramwajów wyprodukowanych po wojnie we Wrocławiu do eksploatacji. Ich konstrukcja powstała we Wrocławiu. Obliczenia wytrzymałościowe tej konstrukcji wykonano na Politechnice Wrocławskiej. Tramwaje wyprodukowano w firmie Protram.

Cała załoga Przedsiębiorstwa bierze udział w szkoleniach związanych z systemem jakości ISO. Powstał zespół koordynujący i grupa audytorów wewnętrznych. Przetarg na nowe dostawy nowoczesnych wagonów tramwajowych wygrała firma Skoda Transportation, która jako jedyna zgłosiła ważną ofertę. Tramwaj Skody jest wagonem pięcioczlonowym długości 30,25 m i szerokości 2,46 m. Design wagonu wykonała grupa stylistów z Porche. 26.04 2005 roku w obecności Prezydenta miasta Rafała Dutkiewicza Dyrektorzy MPK Sp. z o.o. i Skody Transportation podpisali umowę na dostawę tych wagonów do Wrocławia.

Pierwszy trafił do nas w grudniu 2006 roku. Jeden z artykułów wrocławskiej prasy nosił tytuł „Narobią nam Skody”.

Nie można pominąć wydarzenia z dnia 30 maja 2005, kiedy to o godzinie 17.30, krót-



20. Prezentacja tramwaju CITADIS200 z Mandeburga (ALSTOM) na pętli Krzyki (Janusz Korzeniowski)



21. Pierwsze modernizacje tramwaju 105NWr, teren zajezdni „Borek” (Janusz Korzeniowski)



22. Pierwszy tramwaj wyprodukowany we Wrocławiu po wojnie (Zakład PROTRAM), tramwaj 204WrAS z silnikami prądu zmiennego (Janusz Rajces)



23 Tramwaj Skoda 16T na ul. Widok (Janusz Rajces)



24. Tramwaj 102Na na pętli Klecina podczas nawałnicy z 30 maja 2005 r. (Piotr Szyszka)



25 Tramwaj 205 WrAs na pętli Oporów (Janusz Korzeniowski)

kotrwała lecz niesamowicie silna nawałnica – trąba powietrzna – trudno określić dokładnie co to było powaliła ponad tysiąc drzew powodując wielkie szkody w trakcji elektrycznej. Po jej minięciu na trasach tramwajowych pozostało sporo wagonów, które do zajezdni wrócić nie mogły, na torach leżały drzewa sieć wisiała w strzępach. Na pętli Klecina zmiążdżeniu 3 drzewami uległ tramwaj 102Na (o nr.2006). Podobny los dotknął ponad 140 samochodów osobowych. Do sierpnia 2005 roku trwało usuwanie skutków tej niesamowitej burzy.

Dnia 1 września 2005 roku odbył się przetarg na zakup kolejnych 9 wagonów niskopodłogowych. Zakup związany z przebudową tzw multimedialnego węzła komunikacyjnego na placu Powstańców Wielkopolskich, współfinansowany przez Unię Europejską.

Przetarg wygrała Skoda Transportation.

Rok 2006 i 2007

W roku 2006 dostarczono pierwsze dwie SKODY 16T. Trafiły też na wrocławskie tory pierwsze dwa wagony z częścią niskopodłogową – tramwaje typu 205 WrAs wyprodukowane przez Protram.

Tramwaje te przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych zostały wyposażone w wysuwaną platformę. Jeden z nich został wrocławską jeżdżącą galerią gwiazd (ten z nr. 2701). MPK kupiło ponadto 4 wagony typu 204 WrAs oraz jedenaście autobusów m-ki VOLVO (2 szt. solo i 9 szt. przegubowych).

Rok 2007 przyniósł największe dostawy nowych wagonów tramwajowych w historii przedsiębiorstwa. Dotarło do Wrocławia 15 szt. tramwajów m-ki SKODA 16T z Pilzna oraz 8 nowych wagonów z Protramu (4 szt. 204 WrAs 4 szt. wagonów 205 WrAs).

W kwietniu tego roku UEFA przyznała POLSCE i UKRAINIE organizację MISTRZOSTW EUROPY w Piłce nożnej EURO 2012. Jednym z miast organizatorów został Wrocław.

W związku z tym wydarzeniem zaplanowano w mieście sporo inwestycji związanych z tą imprezą. Dla nas ważnym faktem było to że wśród nich były inwestycje komunikacyjne.

Lata 2008 ÷ 2010

Rok 2008 to wydarzenie bez precedensu w dostawach nowych autobusów. Trafiły do nas autobusy u nas dotąd nieznanne – Mercedesy CITARO w ilości 67 sztuk – 28 przegubowych i 39 szt. solo.

W zakupach taboru tramwajowego pozyskano 4 wagony typu 205 WrAs.

W związku z realizacją programu tramwaj „+” miasto ogłosiło przetarg na zakup 28 szt. tramwajów dwustronnych. Pod koniec roku wyłoniono zwycięzcę. Została nim SKODA TRANSPORTATION.

W roku 2009 miasto, które chciało pier-

wotnie zrobić nam konkurencję w postaci tramwaju „+” zdecydowało że to nasza firma zrealizuje zakup nowych tramwajów. Do sfinalizowania tego zakupu spółka musiała zaangażować kredyty.

Do 28 wagonów doszły dodatkowe 3 gdyż skorzystano z opcji przetargowej (zapisanej w SIWZ), która dodatkowo zakup bez konieczności ogłaszania nowego przetargu umożliwiła.

W tymże roku MPK wzbogaciło się o kolejne 2 szt. wagonów typu 205 WrAs oraz zakończono dostawę trzeciej transy 33 szt. autobusów Mercedes – CITARO. Kasowano i sprzedawano jednocześnie stary tabor zarówno tramwajowy (102 Na) jak i autobusowy (IKARUSY I JELCZE) M121M i 120MM.

Stan taboru na koniec roku 2009 przedstawiał się następująco.

Na ogólną liczbę 400 wagonów tramwajowych:

- 7 wagonów to wagony typu 102 Na;
- 192 wagony to wagony typu 105 Na;
- 158 wagonów to wagony typu 105 NWr (105 Na po modernizacji);
- 2 wagony to wagony typu 105 WrAs;
- 12 wagonów to wagony typu 204 WrAs;

- 12 wagonów to wagony typu 205 WrAs;
 - 17 wagonów to wagony typu SKODA 16T.
- Na ogólną liczbę 362 autobusów:

- 1 autobus IKARUS 417;
- 2 autobusy IKARUS 280.26;
- 8 autobusów IKARUS 280.70E;
- 23 autobusy JELCZ 120MM;
- 35 autobusów JELCZ M121M;
- 6 autobusów JELCZ 121MB;
- 1 autobus JELCZ M181MB;
- 2 autobusy JELCZ M181M/1;
- 2 autobusy JELCZ M101;
- 6 autobusów JELCZ VOLVO M180/B10M;
- 8 autobusów VOLVO-CARRUS B10M;
- 12 autobusów VOLVO B10M;
- 18 autobusów VOLVO B10B LE;
- 70 autobusów VOLVO 7000A;
- 29 autobusów VOLVO 7700A;
- 14 autobusów VOLVO 7000;
- 23 autobusy VOLVO 7700;
- 1 autobus MAN NG 313;
- 42 autobusy MERCEDES BENZ 628 0530G CITARO;
- 58 autobusów MERCEDES BENZ 628 0530 CITARO.

Ponadto 8 autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych, 6 szt. m-ki FORD i 2 szt.

m-ki VW.

Żałoba przedsiębiorstwa liczyła 2433 osoby.

W 2010 zakupiono 1 autobus m-ki VOLVO oraz 2 szt. tramwajów typu 205 WrAs. Rozstrzygnięto przetarg na finansowanie zakupu 31 wagonów m-ki SKODA 19T, oraz budową 5 nowych stacji zasilających (Bardzka, Centrum, Fiołkowa, Milenijna, Dworska) i modernizacją 4 już funkcjonujących. Przetarg wygrało konsorcjum Banku PKO BP i PKO S.A.

10 kwietnia 2010 roku żałoba narodowa związana z katastrofą prezydenckiego Tupolewa 154M dotknęła i naszą załogę. Wśród pasażerów feralnego lotu znalazła się nasza była Pani Dyrektor ds. Ekonomicznych (z lat 2000 ÷ 2004) Aleksandra Natalli-Świat. ◀

Materiały źródłowe:

Sregfried Bufe „Straßenbahnen in Schesien” 1992;

Album pamiątkowy „40 lecie MPK Wrocław”; Encyklopedia Wrocławia, hasła dotyczące komunikacji miejskiej - autor hasel Janusz Korzeniowski;

Materiały własne autora.

V. MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA "ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTU MIEJSKIEGO"

CEL KONFERENCJI

Celem konferencji jest wymiana doświadczeń w zakresie rozwiązań technicznych, prawnych i organizacyjnych dotyczących integracji i rozwoju środków zbiorowego transportu miejskiego. W zakresie tematyki przewiduje się:

- analizę stanu istniejącego transportu zbiorowego w miastach i integracji jego środków,
- perspektywy rozwojowe różnych środków transportu zbiorowego w miastach i na terenach podmiejskich oraz ich integracja, na przykładzie zaawansowanych, sprawdzonych rozwiązań istniejących.

TEMATYKA KONFERENCJI

1. Zintegrowane systemy zbiorowego transportu miejskiego.
2. Wykorzystanie kolei w miejskich przewozach transportu zbiorowego.
3. Tramwaje dwusystemowe.
4. Tabor i infrastruktura miejskiego transportu zbiorowego.
5. Transport zbiorowy a rozwój przestrzenny miast.
6. Uregulowania prawne, ekonomika i zarządzanie systemami miejskiego transportu zbiorowego.
7. Telematyka i bezpieczeństwo ruchu w miejskim transporcie zbiorowym.
8. Zagadnienia ochrony środowiska w miejskim transporcie zbiorowym.
9. Przewozy pasażerskie komunikacją zbiorową w aglomeracjach Polski - historia, stan obecny i perspektywy.
10. Doświadczenia przewoźników i zarządców infrastruktury w realizacji przewozów i eksploatacji systemów zbiorowego transportu miejskiego.

PRZYGOTOWANIE REFERATÓW

Zapraszamy autorów do przygotowania referatów zgodnie z w/w tematyką.

Referaty należy przygotować w języku polskim w edytorze Word. Całość należy wydrukować. Do referatu należy dołączyć streszczenie i CD. Referat w wersji elektronicznej przesłać na adres jacek.makuch@pwr.wroc.pl.

Zalecana jest parzysta ilość stron.

Warunkiem publikacji referatu jest uzyskanie pozytywnej recenzji Komitetu Naukowego Konferencji. Organizatorzy zapewniają pełny zestaw urządzeń audio-wizualnych.

KOMITET HONOROWY

Wojciech Adamski - Vice Prezydent Wrocławia
Witold Turzański - Prezes MPK Sp. z o.o. Wrocław
Leszek Krawczyk - Prezes Zarządu Oddziału SITK we Wrocławiu
Adam Karolak - Prezes Izby Gospodarczej Kom. Miejskiej.

KOMITET NAUKOWY

prof. Marek Krużyński - Politechnika Wroclawska przewodniczący
prof. Adam Szeląg - Politechnika Warszawska
prof. Andrzej Chudzikiewicz - Politechnika Warszawska
prof. Tomasz Nowakowski - Politechnika Wroclawska
prof. Eugeniusz Rusiński - Politechnika Wroclawska
dr inż. Jacek Makuch - Politechnika Wroclawska sekretarz

KOMITET ORGANIZACYJNY

Stanisław Szarugiewicz - SITK Wrocław przewodniczący
Wacław Piątkowski - SITK Wrocław sekretarz
Zdzisław Ferenc - MPK Sp. z o.o. Wrocław
Jerzy Krajewski - MPK Sp. z o.o. Wrocław
Igor Gisterek - Politechnika Wroclawska

ADRES DO KORESPONDENCJI

inż. Stanisław Szarugiewicz - tel. 71 343 18 74, 603 938 975
Zarząd Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP
ul. M. J. Piłsudskiego 74
50-020 Wrocław
tel./fax 71 343 18 74
e-mail: sitk-wroclaw@not.pl

WARUNKI UCZESTNICTWA

Warunkiem uczestnictwa w Konferencji jest przesłanie Karty Zgłoszenia do dnia 15 kwietnia 2011 na adres:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
Zarząd Oddziału we Wrocławiu
ul. M.J. Piłsudskiego 74; 50-020 Wrocław
oraz dokonanie wpłaty w kwocie 900 zł + 23% VAT w terminie do dnia 20 kwietnia 2011 na konto:
Bank Zachodni WBK S.A.
91 1090 1522 0000 0000 5201 9618
SITK Ośrodek Rzecznostwa i Usług Techniczno - Ekonomicznych
ul. M.J. Piłsudskiego 74; 50-020 Wrocław
NIP 896-10-05-014

z dopiskiem „Konferencja miejska”.
Uczestnicy konferencji noclegi opłacają we własnym zakresie.
Autorzy zamówionych referatów nie wnoszą opłat za udział w konferencji.
Z uwagi na ograniczoną ilość miejsc, obowiązywać będzie kolejność zgłoszeń.

Podczas trwania Konferencji będzie możliwa prezentacja firm oraz wystawa materiałów i eksponatów związanych z tematyką Konferencji. Istnieje możliwość umieszczania reklam w materiałach konferencyjnych.

INFORMACJA DODATKOWA

Konferencja rozpoczyna się dnia 12.05.2011 o godz. 10.00 w Hotelu Novotel we Wrocławiu. Planowane zakończenie przewiduje się w dniu 13.05.2011 około godz. 15.00.
Kartę zgłoszenia można przesłać faksem 71 343 18 74 lub na adres: sitk-wroclaw@not.pl.
Informacje dostępne również na stronie www.sitk.pkp.wroc.pl

TERMINY

Nadesłanie kart zgłoszeń uczestnictwa 15.04.2011
Informacja o przyjęciu referatów 09.04.2011
Opłata za uczestnictwo 20.04.2011
Nadesłanie pełnych tekstów referatów i mat. reklamowych 15.04.2011
Wysłanie zaproszeń 28.04.2011