

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (97) 2025. Numer specjalny
(wrzesień)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

Rozmowa z Prezydentem Krakowa

Katalog historycznych pojazdów z kolekcji MPK
w Krakowie

Najważniejsze i przełomowe inwestycje
w krakowskiej komunikacji

NUMER SPECJALNY



Obchody 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie



150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie – historia, która jedzie dalej

Rok 2025 to dla krakowskiej komunikacji miejskiej czas szczególny – świętujemy 150 lat nieprzerwanej obecności tramwajów i autobusów w życiu miasta. To nie tylko jubileusz, ale także okazja do refleksji nad tym, jak głęboko komunikacja miejska wpisała się w codzienność mieszkańców Krakowa.

Od samego początku zależało nam, aby obchody nie były jedynie symboliczne. Dlatego w ich centrum postawiliśmy ludzi – pracowników MPK, którzy każdego dnia tworzą tę historię. To dzięki ich zaangażowaniu możliwe były wydarzenia, które poruszyły serca tysięcy: parady zabawkowych pojazdów, Dzień Dziecka w zajezdni tramwajowej, wspólne bieganie, granie w siatkówkę czy wędrowki po górach. To właśnie oni – z pomysłowością, pasją i dumą – budują to, czym MPK jest dziś.

Na historię komunikacji można patrzeć z wielu perspektyw. Można mówić o inwestycjach, innowacjach, przełomach technologicznych. Ale równie ważne są emocje, wspomnienia i więzi, które przez dekady powstawały między pasażerami a przewoźnikiem. Nie ma chyba drugiej takiej usługi, która byłaby tak mocno obecna w codziennym życiu miasta – od pierwszego porannego kursu po ostatni wieczorny przystanek.

W tym specjalnym wydaniu „Przewoźnika Krakowskiego” zapraszamy Państwa do wspólnej podróży przez ostatnie lata. Od najważniejszych inwestycji, przez rozmowy z ludźmi, którzy kształtowali MPK, po wspomnienia i fotografie pojazdów, które na zawsze zapisały się w historii Krakowa.

Dziękujemy, że jesteście z nami każdego dnia – od 150 lat. A my zapewniamy, że nadal chcemy się dla Was zmieniać i rozwijać, pamiętając jednak o tradycji.

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

Marek Gancarczyk
**Rozmowa z Aleksandrem Miszałskim,
Prezydentem Krakowa** 5

Marek Gancarczyk
NAJWAŻNIEJSZE INWESTYCJE OSTATNICH 10 LAT

**Kraków wycofał z ruchu wszystkie autobusy
z silnikami Euro 5** 7

**236 nowych tramwajów dla
mieszkańców Krakowa** 8

158 autobusów zasilanych energią elektryczną 9

**Kraków czeka na dostawę 10 autobusów
wodorowych** 10

**MPK w Krakowie stawia na odnawialne
źródła energii** 11

Marek Gancarczyk
Pracownicy MPK oddają 150 litrów krwi 11

Marek Gancarczyk
**Rozmowa z Tadeuszem Trzmiel, Dyrektorem
MPK w Krakowie w latach 1981-1990** 12

Marek Gancarczyk
**INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA W KRAKOWIE
Z OSTATNICH 20 LAT**

**Autobus na telefon zaczął w Krakowie
kursować 18 lat temu** 16

Kraków ma najdłuższe tramwaje w Polsce 17

**Pierwszy autonomiczny przejazd tramwaju
w Polsce miał miejsce w Krakowie** 18

Jacek Kołodziej
**Dyrektorzy miejskiego przewoźnika w latach
1885-2025** 19

Marek Gancarczyk
**Rozmowa z Tadeuszem Trzmiel, Dyrektorem
MPK w Krakowie w latach 1981-1990** 20

Dr inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki (1885-1942) ... 24

Marek Gancarczyk
**Najważniejsze wydarzenia
w historii krakowskiej komunikacji miejskiej** 25

Marek Gancarczyk
**Rozmowa z Julianem Pilszczkiem, Prezesem
Zarządu MPK w Krakowie w latach 1991-2014** 26

Marek Gancarczyk
**11 lat autobusów elektrycznych na regularnych
liniach w Krakowie** 29

Marek Gancarczyk
**Rozmowa z Rafałem Świerczyńskim, Prezesem
Zarządu MPK S.A. w Krakowie od 2014 roku** 30

Marek Gancarczyk
Bieg 150 pracowników MPK w Krakowie 33

Grzegorz Mental, Jacek Kołodziej, Franciszek Gebauer
**Historyczne tramwaje z kolekcji
MPK w Krakowie** 34

Grzegorz Mental, Jacek Kołodziej
**Historyczne autobusy z kolekcji
MPK w Krakowie** 42

Jerzy Maszewski
Fotozabawa 50

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej, Katarzyna Sadowska.

Fotografia na okładce: Najstarszy tramwaj z kolekcji historycznych pojazdów – tramwaj Zeppelin.

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Grzegorz Szydło.

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

Nakład: 2000 egz.

Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30-347 Kraków,
tel.: 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

PRACOWNICY MPK MOGĄ BYĆ DUMNI Z TAK DŁUGIEJ HISTORII SWOJEGO PRZEDSIĘBIORSTWA

Rozmawiamy z Aleksandrem Miszałskim, Prezydentem Krakowa



Aleksander Miszałski, Prezydent Krakowa. Fot. B. Świerzowski/krakow.pl

Marek Gancarczyk: W swojej kampanii wyborczej sporo Pan mówił o tym, jak ważna jest komunikacja miejska. Czy po ponad roku pełnienia funkcji prezydenta chciałby Pan coś zmienić w swojej pierwotnej wizji rozwoju krakowskiej komunikacji?

Aleksander Miszałski: Od początku uważałem, że transport publiczny jest kręgosłupem funkcjonowania miasta i po roku w urzędzie tylko się w tym utwierdziłem. Nasza wizja pozostaje ta sama – komunikacja miejska musi być szybka, punktualna,

ekologiczna i dostępna dla wszystkich. To oznacza nie tylko inwestycje w nowe tramwaje i autobusy, ale też w infrastrukturę – buspasy, priorytety na skrzyżowaniach, lepszą integrację rozkładów i systemów biletowych. Chcę, żeby w Krakowie korzystanie z transportu publicznego było pierwszym wyborem, a nie kompromisem.

MG: Nie da się ukryć, że największą inwestycją transportową będzie budowa metra. Co jest największym wyzwaniem dla miasta związanym z tą inwestycją? ➔

AM: Największym wyzwaniem jest skala projektu – zarówno finansowa, jak i organizacyjna. Metro to inwestycja na dekady, która będzie wpływać na życie mieszkańców na każdym etapie. Musimy zapewnić sprawne finansowanie, skoordynować prace tak, by minimalizować utrudnienia, i prowadzić rzetelny dialog społeczny. Kraków jest gotowy na to wyzwanie, ale wymaga ono precyzyjnego planowania i współpracy z rządem, Unią Europejską i mieszkańcami.

MG: Czy budowa metra będzie mieć wpływ na decyzję o realizacji planowanych linii tramwajowych, m.in. na Azory czy Kliny?

AM: Absolutnie nie chcemy rezygnować z rozbudowy sieci tramwajowej. Metro i tramwaje to elementy jednego, zintegrowanego systemu. Nowe linie tramwajowe, takie jak na Azory czy Kliny, są potrzebne, bo mieszkańcy tych rejonów muszą mieć dobrą komunikację już teraz, a nie dopiero po ukończeniu metra. Nasze inwestycje będą się uzupełniać, a nie wykluczać.

MG: Zanim rozpocznie się budowa metra, spełni się inna obietnica, jaką Pan złożył swoim wyborcom w Krakowie. Krakowski tabor stanie się w 100 proc. niskopodłogowy. Czuł Pan satysfakcję informując mieszkańców o podpisaniu umowy na dostawę 30 nowych tramwajów, która to gwarantuje?

AM: Tak, to był bardzo satysfakcjonujący moment, bo oznacza on realną poprawę komfortu podróży dla wszystkich pasażerów – szczególnie dla osób starszych, rodziców z wózkami czy osób z niepełnosprawnościami. To też symbol, że Kraków konsekwentnie inwestuje w nowoczesny, dostępny transport.

MG: Skoro wszystkie tramwaje i autobusy będą w Krakowie niskopodłogowe i klimatyzowane, to co jeszcze chciałby Pan poprawić w funkcjonowaniu krakowskiej komunikacji w najbliższej przyszłości?

AM: Chciałbym, żeby transport publiczny w Krakowie był jeszcze szybszy i bardziej punktualny. Dlatego planujemy kolejne buspasy, inteligentne systemy sterowania ruchem i lepszą synchronizację przesiadek. Stawiamy też na dalsze zwiększanie liczby kursów w godzinach szczytu i rozwój nocnej komunikacji.

MG: Wiele razy podkreślał Pan, jak ważne jest pozyskiwanie funduszy ze środków Unii Europejskiej. Kraków radzi sobie z tym naprawdę dobrze. Tylko MPK pozyskało w 2025 roku ponad

555 mln zł na zakup nowego taboru tramwajowego i autobusowego. A to tylko część pozyskanych środków przez Kraków. To oczekiwany przez Pana poziom pozyskania unijnych środków?

AM: Tak, ale naszym celem jest utrzymanie, a nawet zwiększenie tego tempa. Fundusze unijne to szansa, której nie wolno zmarnować, bo dzięki nim możemy realizować inwestycje szybciej i na większą skalę, nie obciążając nadmiernie budżetu miasta.

MG: W ramach realizowanych już inwestycji przez MPK jest dostawa 47 nowych zeroemisyjnych autobusów. Po ich przyjeździe do Krakowa co czwarty autobus MPK będzie zeroemisyjny. Co istotne, wśród nowych pojazdów 10 to autobusy zasilane wodorem. Będzie Pan stawiał na ten rodzaj zasilania autobusów?

AM: Tak, wodór to bardzo obiecująca technologia, zwłaszcza w kontekście dłuższych tras, gdzie autobusy elektryczne mogą mieć ograniczony zasięg. Chcemy testować różne rozwiązania, żeby znaleźć te najbardziej efektywne i ekologiczne dla Krakowa. Wodór jest jednym z kluczowych kierunków rozwoju naszej floty.

MG: Nie da się ukryć, że stara się Pan słuchać mieszkańców. Dzieje się tak m.in. w ramach spotkań „Ławka dialogu”. Jakie postulaty dotyczące komunikacji miejskiej najczęściej zgłaszają Panu mieszkańcy?

AM: Najczęściej słyszę o potrzebie zwiększenia częstotliwości kursów, lepszym dostosowaniu rozkładów do godzin pracy i nauki, oraz o konieczności poprawy punktualności. Mieszkańcy zwracają też uwagę na konieczność rozbudowy sieci tramwajowej i poprawy jakości przystanków.

MG: Na początku sierpnia można było zobaczyć zdjęcia, na których jedzie Pan tramwajem z maskotką żyrafy do szpitala Uniwersyteckiego. Maskotkę podarował Pan szpitalowi, bo podobna maskotka służąca dzieciom została skradziona. Mnie jednak interesuje, jak reagowali pasażerowie widząc Pana w tramwaju ze sporych rozmiarów żyrafą...

AM: Było sporo uśmiechów, trochę zdziwienia i oczywiście pytania: „Dokąd Pan wiezie tę żyrafę?”. To była bardzo miła sytuacja, bo pokazała, że czasem drobny gest może wywołać dużo pozytywnych emocji – nie tylko u dzieci w szpitalu, ale też u pasażerów w drodze.

MG: Czy po objęciu funkcji prezydenta nadal równie często, co wcześniej korzysta Pan z komunikacji miejskiej?

AM: Poruszam się na co dzień rowerem, ale staram się jeździć tramwajami i autobusami tak często, jak to możliwe. To nie tylko wygodne, ale też daje mi bezpośredni kontakt z tym, jak działa system i czego potrzebują pasażerowie.

MG: Tak się złożyło, że w pierwszym roku Pana prezydentury przypadł jubileusz 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej. Dla wszystkich pracowników MPK to ważny jubileusz, bo wielu z nich jest związanych z przedsiębiorstwem od kilkudziesięciu lat. Czego

Pan chciałby życzyć pracownikom MPK z okazji jubileuszu?

AM: Chciałbym im podziękować za codzienną, wymagającą pracę, dzięki której setki tysięcy krakowianek i krakowian mogą bezpiecznie i wygodnie poruszać się po mieście. Życzę im satysfakcji z wykonywanej pracy, bezpiecznych tras i jak najmniej utrudnień – a także dumy z tego, że są częścią tak długiej i ważnej historii Krakowa.

MG: Dziękuję za rozmowę ■

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW WYCOFAŁ Z RUCHU WSZYSTKIE AUTOBUSY Z SILNIKAMI EURO 5



W lipcu 2025 roku Kraków pożegnał autobusy z silnikami Euro 5. Tym samym krakowian przewożą wyłącznie autobusy spełniające najwyższe europejskie normy – EEV i Euro 6, autobusy hybrydowe oraz zeroemisyjne – zasilane energią elektryczną i wodorem.

— Krakowska komunikacja miejska wchodzi na kolejny poziom w kwestii ekologii. Wycofanie z ruchu autobusów z silnikami Euro 5 oznacza, że flota MPK w Krakowie będzie jeszcze bardziej przyjazna

dla środowiska. To działanie, które idealnie wpisuje się w jeden z priorytetowych celów miasta, jakim jest działanie na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej — mówił podczas prezentacji autobusów Stanisław Kracik, zastępca prezydenta Krakowa.

Wycofanie wszystkich autobusów z silnikami Euro 5 było możliwe po dostawie ośmiu nowych midi autobusów marki Autosan o długości 9 m.

Warto przypomnieć, że 7 lat wcześniej, w 2018 roku Kraków wycofał z ruchu wszystkie autobusy z silnikami Euro 4 i poniżej tej normy. ■

MAREK GANCARCZYK

236 NOWYCH TRAMWAJÓW DLA MIESZKAŃCÓW KRAKOWA

Ostatnie 10 lat to wielkie inwestycje w zakup nowych tramwajów dla Krakowa. Tak się składa, że w 2015 roku zakończyły się dostawy 36 najdłuższych w Polsce wagonów, czyli ponad 43-metrowych Krakowiaków wyprodukowanych przez firmę PESA Bydgoszcz S.A. Dokładnie po 10 latach, w 2025 roku, MPK w Krakowie znów kupuje wagony tego producenta, ale tym razem będzie ich znacznie więcej, bo nawet 90.

Umowy ramowe na dostawę nowych tramwajów dla stolicy Małopolski zostały podpisane w kwietniu 2025 roku. Ich wartość to ok. 1.8 mld zł netto. Cztery miesiące później w sierpniu 2025 roku zarządy MPK i firmy PESA Bydgoszcz S.A. w gabinecie prezydenta Krakowa Aleksandra Misalskiego podpisały pierwszą umowę realizacyjną na dostawę 30 wagonów dwukierunkowych o długości ponad 33 metrów. Pierwszy z nowych tramwajów pojawi się na ulicach Krakowa na początku 2028 roku, a ostatni – trzydziesty – na początku 2029 roku. Całkowity koszt kontraktu wynosi 558,5 mln zł netto. Co bardzo ważne zakup nowych tramwajów uzyskał już dofinansowanie w wysokości niemal 74 mln zł z Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach programu FEnIKS. Każdy z nowych tramwajów będzie miał ponad 33 metry długości, niską podłogę, klimatyzację, monitoring, system informacji pasażerskiej dostosowany do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących, a także platformy

oraz wydzieloną przestrzeń dla wózków inwalidzkich.

Najważniejszą cechą nowych wagonów jest jednak ich dwukierunkowość – będą mogły kursować wszędzie tam, gdzie nie ma pętli do zawracania. Znajdą zastosowanie m.in. podczas remontów torowisk, jak dzieje się to obecnie przy moście Grunwaldzkim czy w Nowej Hucie w rejonie Wzgórz Krzesławickich, a także na nowych trasach, planowanych m.in. na Azory czy do Szpitala Uniwersyteckiego.

Warto przypomnieć, że Kraków planuje zakup kolejnych nawet 60 tramwajów, z czego 30 to tramwaje jednokierunkowe o długości ponad 43 m, a kolejne 30 to tramwaje jednokierunkowe o długości ponad 33 m.

Poza wagonami produkowanymi przed firmę PESA Bydgoszcz S.A., do Krakowa w latach 2020 do 2023 trafiło aż 110 wagonów Lajkonik. Zostały zbudowane przez firmę Stadler Polska. W efekcie realizacji tego zamówienia, po 48 latach z zajezdni tramwajowej Nowa Huta zniknęły wszystkie wagony 105N wykorzystywane w ruchu regularnym. Te zmiany odczuwają pasażerowie – nowoczesne wagony zastąpiły wysłużone tramwaje wysokopodłogowe m.in. na linii nr 22 kursującej do Nowej Huty, a na linię nr 8 mogły zostać wysłane dłuższe tramwaje.

Warto podkreślić, że 4 tramwaje ze 110 sztuk są przystosowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej, a pozostałe zostały tak zaprojektowane, aby w przyszłości móc korzystać z tego rozwiązania. ■

MAREK GANCARCZYK

158 AUTOBUSÓW ZASILANYCH ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ



Od 2016 roku do 2025 roku MPK w Krakowie kupiło w sumie 158 autobusów elektrycznych. Pierwsze nowe elektryki, jakie kupiło MPK to były cztery pojazdy o długości ok. 9 m. Od tego czasu liczba tych autobusów zdecydowanie się zwiększyła. W 2025 roku jeździ ich 121. A będzie ich jeszcze więcej, bo w 2025 roku MPK podpisało trzy umowy na dostawę w sumie 15 autobusów przegubowych Solarisa i 22 autobusy o długości 12 metrów firmy Irizar. W sumie będzie ich więc 158.

MPK S.A. w Krakowie powiększając flotę autobusów elektrycznych jednocześnie systematycznie zwiększa liczbę ładowarek na terenie Stacji Obsługi Wola Duchacka oraz na terenie miasta. W 2025 roku krakowski przewoźnik ma ich już w sumie 137. Zajeżdźnia dysponuje już 117 stanowiskami do ładowania. A to nie wszystko, bo w kolejnym, drugim etapie powstanie na terenie tej zajeżdźni kolejnych 25 stanowisk ładowania.

Zwiększyła się także liczba stanowisk do tzw. szybkiego ładowania autobusów elektrycznych, które są zlokalizowane na terenie miasta. Jest ich obecnie 20. Ostatnie dwa nowe stanowiska powstały na terenie pętli Kurdwanów, przy ul. Stojałowskiego. Do dyspozycji kierowców są tam więc cztery stacje szybkiego ładowania. Zakończyły się także prace przy budowie stacji do szybkiego ładowania na dwóch innych pętlach. Na pętli Azory powstały trzy takie stanowiska, a na pętli Rząka jedno stanowisko.

Budowa nowych stacji do ładowania wynika z rosnącej liczby autobusów elektrycznych. Dzięki temu zeroemisyjne autobusy krakowskiego przewoźnika mogą być wykorzystywane jeszcze bardziej efektywnie.

W planach są kolejne inwestycje – MPK rozpoczęło już prace projektowe dla nowych ładowarek w kolejnych lokalizacjach: przy nowej pętli autobusowo-tramwajowej na Wzgórzach Krzesławickich, przy al. Przyjaźni oraz drugie stanowisko na pętli os. Podwawelskie przy ul. Konopnickiej. ■

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW CZEKA NA DOSTAWĘ 10 AUTOBUSÓW WODOROWYCH



MPK w Krakowie podpisało pierwszą umowę na dostawę autobusów zasilanych wodorem. Kontrakt został zawarty z firmą PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy sp. z o. o. i obejmuje dostawę 10 autobusów zasilanych wodorem marki NesoBus. Umowa została zawarta 3 czerwca 2025 roku. Nowe autobusy zaczną wozić pasażerów w połowie przyszłego roku.

Autobusy wodorowe NesoBus będą mieć 12 m długości. Wszystkie będą niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację i dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością (wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i opiekunów jadących z dziećmi na wózkach oraz platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom na wózkach). W pojazdach będzie działał nowoczesny system informacji pasażerskiej – tablice wyświetlające trasę przejazdu oraz głosowe zapowiedzi w środku i na zewnątrz. Nowe autobusy będą także zapewniać komfortowe warunki pracy kierowcom.

Autobusy NesoBus to pojazdy wyposażone w ogniwa paliwowe oraz baterie trakcyjne. Centralny silnik elektryczny napędza koła osi tylnej, a zbiorniki na dachu mogą pomieścić 37,5 kg wodoru przy ciśnieniu 350 bar, co zapewnia zasięg do 450 km na jednym tankowaniu. Autobus będzie mógł przewieźć jednorazowo 88 pasażerów, w tym 29 na miejscach siedzących.

Przypomnijmy, że MPK w Krakowie uzyskało już wsparcie finansowe na realizację tej inwestycji w ramach przedsięwzięcia o nazwie „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie”. Z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy), III edycja programu „Zielony Transport Publiczny” realizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, MPK uzyska 100 proc. dofinansowania na zakup 10 wodorowców. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE STAWIA NA ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

Dla MPK w Krakowie bardzo ważna jest troska o pozyskiwanie energii z odnawialnych źródeł energii. Dlatego zdecydowano o zamontowaniu paneli fotowoltaicznych na dachu kolejnej hali, tym razem w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

MPK zleciło już prace projektowe niezbędne do uzyskania pozwolenia na realizację tej inwestycji. Warto podkreślić, że jednocześnie z montażem paneli fotowoltaicznych planowana jest budowa dwóch magazynów energii, która będzie pozyskiwana ze słońca. Pozwoli to na wykorzystanie tej energii w nocy, kiedy zużycie jest największe. Przypomnijmy, że to właśnie tam stacjonują i są ładowane wszystkie autobusy elektryczne, których MPK posiada obecnie 121, a będzie ich wkrótce 158.

Montaż paneli fotowoltaicznych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka to kolejne miejsce, gdzie energia słoneczna będzie zapewniać zasilanie. Od 2022 roku podobne rozwiązanie funkcjonuje już w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Na dachu wybudowanej tam hali zamontowano 228 ogniw paneli fotowoltaicznych, które zajmują powierzchnię około 500 m². System funkcjonowania paneli jest zoptymalizowany,



aby maksymalnie wykorzystywać światło słoneczne, także w miesiącach, kiedy jest go najmniej. ■

MAREK GANCARCZYK

PRACOWNICY MPK ODDAJĄ 150 LITRÓW KRWI

Pracownicy MPK w Krakowie chcą służyć mieszkańcom Krakowa zapewniając im bezpieczny i komfortowy transport. Jednocześnie w jubileuszowym roku 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej pracownicy MPK zdecydowali, że chcą się podzielić

z mieszkańcami tym, co mają najcenniejsze i oddać razem aż 150 litrów krwi do końca 2025 roku.

Pierwsi z pracowników MPK zaczęli oddawać krew już od początku roku. Nikogo nie trzeba przekonywać jak ważna jest to akcja i jak bardzo potrzebna jest krew dla ratowania życia innych. ■

MAM WIELKI SZACUNEK DLA PRACOWNIKÓW MPK W KRAKOWIE

Rozmawiamy ze Stanisławem Kracikiem, zastępcą Prezydenta Krakowa, odpowiedzialnym za transport

Marek Gancarczyk: Wrócił Pan do samorządu po sporej przerwie.

Stanisław Kracik: Tak, od 2009 roku, kiedy przestałem być burmistrzem Niepołomic, minęła cała epoka, bo 16 lat. Ale trzeba powiedzieć, że z tym samorządem tak całkowicie się przecież nie rozstałem. Funkcję Wojewody Małopolskiego pełniłem 2,5 roku współpracując z niemal 200 gminami. Potem przez 9 lat jako dyrektor Szpitala Klinicznego im. dr Józefa Babińskiego byłem w stałym kontakcie z samorządem Krakowa. Z kolei trzy ostatnie lata mojej emerytury wykorzystałem na to, żeby utworzyć w Niepołomicach pierwszą samorządową spółdzielnię energetyczną w Polsce. Spółdzielnia funkcjonuje sobie cały czas bardzo dobrze. No i po 23 latach wróciłem do Rady Nadzorczej do spółki Zamek Niepołomice.

MG: Rzeczywiście nie nudził się Pan na emeryturze. Miał Pan wątpliwości po otrzymaniu propozycji objęcia funkcji zastępcy prezydenta Krakowa, czy podjąć się tego zadania? Nie przemknęła Panu myśl, po co mi to?

SK: Ta propozycja to był dla mnie kompletny szok. Ale nie mogłem postąpić inaczej – musiałem się zgodzić. Nigdy w moim życiu nie bałem się wyzwania. Dla mnie służba w samorządzie była także pewnego rodzaju powinnością wobec rodziców, którzy przeżyli okropny czas wojny. Zanim trafiłem do samorządu, byłem w Solidarności, odczułem skutki stanu wojennego. Te czasy niosły ze sobą różnego rodzaju zagrożenia i ryzyka, ale wtedy nie stchórzyłem. Gdy szukano kandydata na burmistrza Niepołomic, nie stchórzyłem. Po propozycji objęcia funkcji Wojewody też nie. No to powiedziałem sobie, że nie mogę się bać teraz. Ale motywacją było też to, że bardzo mnie ujęło sformułowanie użyte w rozmowie ze mną przez pana prezydenta Aleksandra Miszałskiego – „wszyscy

jesteśmy tu nowi i chcemy mieć kogoś, kto samorządem zajmował się wcześniej”. A ja sobie szalenie cenię te osoby, które nie uważają, że doznały iluminacji jak zostały wybrane na jakąś funkcję. Gdy ktoś uważa, że stał się mądrzejszy, bo go wybrali to nie jest dobrze. Dopóki więc będę miał poczucie, że robię coś sensownego i pozwalają mi na to pan prezydent, to będę działał dalej.

MG: Od ponad roku jako zastępca prezydenta Krakowa jest Pan odpowiedzialny za cały transport w mieście. Czy po takim czasie ma Pan już swoje wnioski dotyczące oceny krakowskiej komunikacji miejskiej?

SK: Nie mam żadnych wątpliwości, że krakowskie spółki miejskie to prawdziwe „srebra rodowe”. Mam opinie od znajomych z różnych części świata, którzy po przyjeździe do Krakowa korzystają z komunikacji miejskiej. Chwalą ją nawet osoby mieszkające we Francji, czy w Szwajcarii – cenią sobie dostępność i punktualność. W kwestii miejskiej komunikacji w pierwszym rządzie zwraca się uwagę na komfort – niską podłogę i klimatyzację, bo to widać od razu. Jestem pewien, że dla większości ludzi zmiany w krakowskiej komunikacji są dowodem na ogromny skok jakościowy, jaki się dokonał i wciąż się dokonuje.

Mam także wielkie uznanie dla pracowników MPK, którzy przejawiają szacunek dla tradycji i historii tej instytucji. Ten szacunek objawia się na wiele sposobów – choćby w trosce o zachowanie historycznych pojazdów, które pokazują drogę, jaką firma przeszła w kwestii taboru. Ja chciałbym także podkreślić fachowość i profesjonalizm wszystkich pracowników i współpracowników MPK, prowadzących oraz pracowników zaplecza. To co robią budzi szacunek. Trudno mi sobie wyobrazić outsourcing w tym obszarze – to właśnie pracownicy MPK najlepiej remontują, obsługują



Stanisław Kracik, zastępca Prezydenta Krakowa

ją i przeprowadzają kapitalne naprawy pojazdów. A to jest naprawdę bardzo ważna sprawa, bo dotyczy bezpieczeństwa. Mój szacunek do załogi obejmuje także związki zawodowe. Są nośnikiem pewnego etosu – nie tylko Solidarności, ale też pracowników służby publicznej. Na koniec mówiąc o komunikacji chciałbym wymienić działania pracowników MPK wykraczające poza ich obowiązki służbowe. Honorowe krwiodawstwo, współpraca ze środowiskami osób niewidomych – to są przykłady działań, które nie są robione na pokaz. One wynikają z głębokiego zrozumienia, że nie chodzi tylko o chodzenie do pracy, ale o pełnienie ważnej służby społecznej i pomaganie tym, którzy często nie ze swojej winy mają „pod górkę”.

MG: Jak wskazują badania prowadzone m.in. przez Krakowski Holding Komunalny, dla pasażerów komunikacji miejskiej ważna jest częstotliwość i punktualność. Czy władze miasta planują zwiększyć liczbę kursów na najważniejszych trasach tramwajowych i autobusowych?

SK: Odpowiadając na to pytanie najpierw zwrócę uwagę, że planowanie transportu musi uwzględniać kilka elementów: planowanie rozwoju sieci tramwajowej i autobusowej, możliwości w zakresie wykorzystania taboru oraz posiadany budżet na komunikację publiczną. Te trzy kluczo-

we obszary są ze sobą ściśle powiązane. Częstotliwość kursowania wpływa nie tylko na komfort pasażerów, ale też na koszty: wzrost kosztów za pociągokilometry i wozokilometry, zużycie energii, paliwa oraz koszty eksploatacji taboru.

Dlatego już teraz trzeba przygotowywać symulacje, jak będzie wyglądać komunikacja po otwarciu linii do Mistrzejowic – ile to będzie wozokilometrów, jak będą przebiegać linie. I to trzeba zakomunikować pasażerom nie tydzień przed otwarciem tej linii, ale co najmniej kilka miesięcy wcześniej.

Oczywiście nie podlega dyskusji to, że komunikacja powinna być punktualna. W tym zakresie ważna jest też informacja na przystankach, pasażer chce wiedzieć, kiedy dokładnie przyjedzie tramwaj.

MG: Jak w takim razie planować transport, aby mieszkańcy chcieli z niego korzystać?

SK: Chciałbym, aby były realizowane trzy cele w zakresie krakowskiej komunikacji. Po pierwsze trzeba zadbać o obszary miasta wykluczone komunikacyjnie – każdy mieszkaniec powinien mieć prawo do korzystania z transportu publicznego na równych zasadach. Po drugie ważny jest efekt dostępności. Zgodnie z koncepcją prezydenta Aleksandra Miszańskiego, mieszkańiec ➔

ma mieć nie więcej niż 500 metrów do najbliższego przystanku. No i po trzecie chciałbym, aby był prowadzony pomiar i optymalizacja, tak aby możliwe było uzyskanie danych o kosztach utrzymania linii oraz wpływach z biletów na konkretnej trasie. Może trzeba będzie rozważyć rozwój systemów typu Tele-bus czy „LikeBus” na kolejne obszary. To rozwiązanie optymalizuje działanie – autobus jedzie wtedy, gdy jest potrzebny. Byłoby świetnie, gdyby ta oferta zniechęcała ludzi do zakupu samochodów i skłaniała ich do częstszego korzystania z komunikacji publicznej.

MG: Zgodziliśmy się, że punktualność jest jedną z najważniejszych kwestii dla pasażerów. Czy w związku z tym są plany, aby usprawnić przejazd autobusów?

SK: Warto zadbać o to, by już istniejące buspasy rzeczywiście dawały absolutny priorytet dla autobusów. Mam nadzieję, że z buspasów znikną samochody elektryczne. Zmiany w przepisach w tym zakresie są zapowiedziane. I dobrze, bo jeśli tych pojazdów będzie zbyt dużo, to sens buspasów zniknie. Kolejna kwestia to duża liczba taksówek na buspasach. Śledzę, ile kursów na liniach autobusowych wypada z powodu korków. Oczywiście przy tak dużej liczbie kursów jak w Krakowie, zawsze zdarzy się, że coś wypadnie, ale trzeba minimalizować te straty.

MG: Bardzo mocno zaangażował się Pan w zakup nowych tramwajów do Krakowa. Ma Pan swoje oczekiwania wobec bydgoskiej PESY, producenta tych wagonów?

SK: Ucieszyłem się, że mogłem w tym projekcie brać udział i zobaczyć fabrykę PESY oraz jej potencjał. 30 nowych tramwajów, które u tego producenta zamawia Kraków, to pierwsza partia produkowana inną metodą niż dotychczas, z zastosowaniem nowej technologii. Do tego są one dwukierunkowe – to naprawdę duży krok naprzód. Mamy kilka koncepcji linii tramwajowych, które można byłoby wybudować, ale brakuje terenu pod pętlę – tak jest w przypadku Szpitala Uniwersyteckiego. Budowa pętli to kosztowna inwestycja, a tramwaje dwukierunkowe mogłyby rozwiązać ten problem. No i pozostaje kwestia remontów. Z powodu zamknięcia mostu Grunwaldzkiego, do ICE Kraków jeździmy obecnie wysłużonym taborem dwukierunkowym, a remonty tego rodzaju jeszcze przecież będą. Nowe wagony dwukierunkowe zapewnią komfortowy przejazd i odciążą starsze pojazdy. Trzeba dbać o różnorodność taboru i dostosować go do warunków infrastrukturalnych miasta.

MG: Bezpieczny i komfortowy transport to nie tylko nowe pojazdy, ale także utrzymanie istniejącej infrastruktury drogowej i torowisk. Mnie interesuje jakie plany ma Pan w kwestii dbania o bieżące utrzymanie torów. Czy panuje Pan zmianę dotychczasowego modelu, w którym to firma zewnętrzna za to odpowiada?

SK: Tak, mam pewne plany. Chciałbym tu wyrazić podziękowanie dla prezesa MPK za gotowość przejęcia i obsługi szlifierki torowej. Zależy nam, żeby urządzenie rzeczywiście działało – eliminowało hałas z torów i przedłużało ich żywotność. Dzięki zaangażowaniu m.in. pracowników MPK mamy dobry, szczegółowy materiał o stanie torowisk i rozjazdów. Wiemy, gdzie potrzebne są pilne remonty.

Co do utrzymania torów, to wiemy, że są miasta w Polsce, gdzie torami zajmują się ci, którzy ich używają, czyli przewoźnicy. Uważam, że to rozwiązanie nie byłoby stosowane, jeżeli byłoby złe.

Gdyby była więc gotowość ze strony MPK do przejęcia tej odpowiedzialności za stan torów, namawiałbym prezydenta Krakowa do rozważenia takiego rozwiązania. Nie chodzi mi o to, że Zarząd Dróg Miasta Krakowa, który obecnie zajmuje się torowiskami robi coś źle. Uważam jednak, że nikt nie zapewni lepszego monitoringu torów niż ich użytkownicy, czyli motorniczowie. Najsensowniej byłoby więc, gdyby o torowiska dbał ten, kto z nich korzysta. W obecnym modelu troska o torowiska jest reaktywna – reagujemy na zgłoszenia. Inaczej wyglądałoby to, gdyby była prewencja, wiele problemów można by wtedy uprzedzić.

MG: Ostatnio w Krakowie prowadzone są ważne prace remontowe, które jednak utrudniają poruszanie się po mieście. Po zamknięciu mostu Grunwaldzkiego zarządził Pan powołanie zespołu, którego zadaniem jest bieżące monitorowanie prac, a jednocześnie szybkie reagowanie m.in. w celu usprawnienia przejazdu dla komunikacji miejskiej. Czy to rozwiązanie się sprawdziło i będzie stosowane podczas kolejnych dużych remontów?

SK: Będzie wykorzystywane nie tylko przy dużych remontach, ale także przy lokalnych pracach – jak np. remont przy ul. Zawilej. Przy tej inwestycji ten zespół nie został formalnie powołany, ale poprosiłem, żeby funkcjonował. Dla mnie miernikiem skuteczności jest to, że jest bardzo mało skarg. Ja nie przestałem wierzyć ludziom – jeśli informacja o pracach pojawia się odpowiednio wcześniej, a mieszkańcy widzą, że remont

rzeczywiście trwa, to zupełnie inaczej oceniają sytuację i łatwiej znoszą utrudnienia. Gdy przy ul. Borkowskiej od razu, w pół dnia, ulica została przeorana, to nikt nie zgłaszał uwag. Raczej była satysfakcja, że coś się dzieje.

Jeśli prace są dobrze przygotowane, a firma ma postawione odpowiednie warunki, to nie ma większych problemów. Oczywiście przy takich inwestycjach, które generują utrudnienia bardzo ważna jest pomoc policji.

MG: Jakie plany ma Pan w zakresie zmian w systemie sprzedaży biletów? Czy obecny system i taryfa biletowa zmieni się w najbliższej przyszłości i będziemy płacić za przejechany dystans, a nie za określony na bilecie czas jazdy tramwajem czy autobusem?

SK: Uważam, że w każdym biznesie powinna panować uczciwość. Jeżeli ktoś kupuje bilet na określony czas, to chce w tym czasie dojechać. Jeżeli firma nie przewiezie go w tym czasie, to trudno oczekiwać, żeby pasażer dopłacał. Dużo bezpieczniejsze wydaje się więc podejście oparte na dystansie. Nie podejmuję się teraz jednoznacznej odpowiedzi, czy Zarząd Transportu Publicznego jest na to przygotowany, ale opowiadałbym się za takim rozwiązaniem.

MG: Spotyka się Pan nie tylko z członkami zarządu MPK, ale jak wiem, także z prowadzącymi. Czy takie spotkania dają Panu inne spojrzenie na funkcjonowanie komunikacji miejskiej?

SK: Bardzo cenię sobie te spotkania. I to, że nie są one wymierzone przeciwko zarządowi, tylko dotyczą warunków przemieszczania się, zachowań pasażerów oraz innych uczestników ruchu, łącznie z tymi, którzy wchodzą przed tramwaj bez oglądania się. Dla mnie to bardzo pomocne przy rozmowach z pracownikami urzędu zajmującymi się inżynierią ruchu. Niby taki drobiazg, jak np. słup stojący na środku dojeżdża do przystanku, to są rzeczy irytujące. A pracownicy MPK mają zmysł obserwacyjny i potrafią wychwycić takie absurdy.

Z pracownikami MPK rozmawiam także o rozkładach jazdy. Zdarza się, że pojawiają się ograniczenia dla motorniczych do 10 km, a jednocześnie nie ma zmiany rozkładu jazdy. Utrzymanie punktualności w takich warunkach jest dla prowadzących trudne, co wywołuje stres i napięcie. Dlatego dążę do tego, aby tam, gdzie to możliwe na rozjazdach zwiększyć prędkość tramwajów do 15 km. To dałoby motorniczym większy komfort psychiczny i zmniejszyło presję związaną z punktualnym przejazdem.

MG: Od wielu lat jest Pan związany z Polskim Czerwonym Krzyżem. Przez niemal 10 lat był Pan także prezesem zarządu PCK. Jak Pan zareagował, gdy się dowiedział, że pracownicy MPK z okazji 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej chcą oddać w 2025 roku aż 150 litrów krwi?

SK: Pierwsze wrażenie? Żałowałem, że nie obchodzicie 200-lecia! (śmiech) Myślę, że to był jeden z powodów, dla których na początku mówiłem o pewnym wzruszeniu i szacunku dla pracowników MPK, dla ludzi, dla których ważna jest pomoc innym.

Takie firmy jak MPK w Krakowie, z taką tradycją krwiodawstwa, to ostatni Mohikanie. Prawie nie ma już takich firm. Na różnych spotkaniach zastanawiam się, czy są jeszcze słowa, których nie wypowiedziano, oceniając ten dar życia, jakim jest oddanie krwi. Oceniam to z perspektywy humanizmu, miłości bliźniego. To są zachowania naprawdę piękne. Pamiętam, że kiedyś oddawało się krew dla konkretnej osoby – to zawsze robiło ogromne wrażenie. To jest coś wzniosłego i zasługuje na szacunek dla tych, którzy to organizują. A 150 litrów krwi to bardzo dużo.

MG: Wiem, że bardzo istotna jest dla Pana także kwestia dostępności transportu dla osób z ograniczoną mobilnością. Jak przedstawiciele tych środowisk oceniają w rozmowach z Panem krakowską komunikację miejską?

SK: Bardzo pozytywnie. Doceniane są wydzielone miejsca dla osób z niepełnosprawnościami oraz opiekunów jadących z małymi dziećmi. Dobrze, że są niedaleko drzwi, blisko prowadzącego. To rodzaj podwójnego bezpieczeństwa, bo w razie potrzeby łatwiej o pomoc prowadzącego. Po drugie wszyscy dostrzegamy, że motorniczowie i kierowcy są szkoleni, aby pomagać osobom niewidomym i poruszającym się na wózkach, tak aby mogły bez problemu dostać się do pojazdu.

MG: W tym roku pracownicy MPK w Krakowie świętują 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej, Czego chce im Pan życzyć z tej okazji?

SK: Po pierwsze – chciałbym, żeby pracownicy mieli satysfakcję z tego, co robią. Żeby czuli, że pomagają innym się przemieszczać – bo to jedna z ważniejszych misji. Chciałbym im życzyć, żeby byli doceniani przez pasażerów, żeby ci okazywali im szacunek, a nie zwiększali stres. Życzę też, żeby sprzęt się nie psuł – to bardzo ważne. No i życzę kolejnych 150 lat, bo nie mam wątpliwości, że ludzie nadal będą się przemieszczać, nadal będą mobilni.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

MAREK GANCARCZYK

AUTOBUS NA TELEFON ZACZAŁ W KRAKOWIE KURSOWAĆ 18 LAT TEMU



Pierwszy kurs Tele-busa odbył się 14 lipca 2007 roku. Było to pierwsze tego rodzaju rozwiązanie w Polsce. Usługa Tele-busa zmieniała się od tego czasu i dostosowywana była do potrzeb mieszkańców. W ciągu ponad 18 lat Tele-bus rozszerzał swoje granice cztery razy. Usługa funkcjonuje w rejonie Płaszowa i Rybitw. Polega na zamówieniu przejazdu przez telefon, aplikację lub stronę internetową. Autobusy nie mają stałych tras, ani rozkładów jazdy. Godzina przyjazdu autobusu oraz trasa zależą od potrzeb pasażerów i dostępności autobusów.

Z oferty Tele-busa skorzystały w dużym stopniu szkoły, a małe autobusy MPK S.A. w Krakowie

stały się pewnym i bezpiecznym środkiem transportu dla dzieci. Usytuowanie przystanków Tele-busa w pobliżu wejść do szkół minimalizuje konieczność przejść przez ulicę, co ma szczególnie znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa dzieci. Po zakończeniu budowy nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa Tele-bus stał się także często wybieranym środkiem transportu pozwalającym na szybkie i wygodne dotarcie do tramwaju.

Obecnie mieszkańcy Krakowa mogą zamówić Tele-busa nie tylko przez telefon, ale także przez bezpłatną aplikację „TELE-BUS Kraków”, którą można pobrać ze sklepu internetowego Google oraz App Store. ■

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW MA NAJDŁUŻSZE TRAMWAJE W POLSCE



Od czasu dostawy do stolicy Małopolski 36 tramwajów typu Krakowiak mija w tym roku 10 lat. Pomimo tego są to nadal najdłuższe tramwaje w Polsce. W żadnym innym mieście pasażerowie nie wsiądą do ponad 43 metrowego wagonu.

Niskopodłogowe tramwaje zostały przygotowane specjalnie dla Krakowa i wyprodukowane przez polską firmę PESA Bydgoszcz S.A. Mogą jednorazowo przewieźć ok. 300 pasażerów. Posiadają oczywiście klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring oraz specjalną platformę, która ułatwia wsia-

danie i wysiadanie osobom z niepełnosprawnościami poruszającym się na wózkach.

Nie tylko długość decyduje o tym, że jest to wyjątkowy i jedyny tego rodzaju tramwaj w Polsce. Dla pasażerów w środku wagonu zostały przygotowane miejsca na bagaż oraz specjalne miejsca, gdzie dzięki zamontowanym portom USB i gniazdkom elektrycznym będą mogli doładować swoje telefony i inne urządzenia mobilne. W tramwaju specjalne miejsce zostało także przygotowane dla rowerzystów.

To właśnie w Krakowiaku podczas Światowych Dni Młodzieży, które odbywały się w Krakowie w 2016 roku po raz pierwszy w historii podróżował papież. ■

MAREK GANCARCZYK

PIERWSZY AUTONOMICZNY PRZEJAZD TRAMWAJU W POLSCE ODBYŁ SIĘ MIEJSCE W KRAKOWIE



Wnocy z poniedziałku na wtorek (27/28 stycznia 2020 roku) pierwszy w Polsce tramwaj autonomiczny, bez motorniczego przejechał trasę z przystanku Muzeum Narodowe do Cichego Kąciaka. Podczas przejazdu to komputer decydował o ruszaniu z przystanku, prędkości, otwieraniu drzwi czy włączeniu dzwonka.

Na czym polegało to rozwiązanie? W ramach realizowanego projektu badawczo-rozwojowego został zaprojektowany i wykonany układ sterowania autonomicznego wagonu tramwajowego Nevelo produkcji NEWAG S.A., który komunikował się z głównym sterownikiem tramwaju umożliwiając jazdę bez motorniczego w kabinie.

System zapewniał precyzyjne sterowanie prędkością, sterowanie drzwiami, dzwonkiem oraz nadrzędnością sygnałów z pokładu pojazdu (np. hamulca bezpieczeństwa, czy hamowania nagłego).

System na podstawie nawigacji satelitarnej oraz pomiaru przebiegu drogi, pozwalał na automatyczne zatrzymywanie i ruszanie tramwaju z przystanków (otwarcie, zamknięcie drzwi i uruchomienie sygnału ostrzegawczego przed ruszeniem), reagował na ograniczenia prędkości, izolatory sekcyjne itp.

Partnerami tego projektu byli: NEWAG S.A., Politechnika Krakowska Instytut Pojazdów Szybowych, CYBID Sp. z o.o., Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie oraz MED-COM Sp. z o.o. ■

Dyrektorzy miejskiego przewoźnika w latach 1885-2025

- 
- LEOPOLD MUSIL**
1885-X.1901
 - Inż. FERDYNAND FISCHER**
X.1901-I.1925
 - Inż. TADEUSZ POLACZEK KORNECKI**
1.II.1925-28.IV.1942
 - ERWIN KLOUZAL**
IV.1940-I.1945
 - Inż. EDWARD GÖRLICH**
I.1945-1948
 - WŁADYSŁAW WINIARSKI**
01.II.1948-1950
 - WŁADYSŁAW FORYSZOWSKI**
1.VII.1950-1956
 - Inż. WŁADYSŁAW CZARNIK**
15.XI.1956-1972
 - Mgr RYSZARD SZUMOWSKI**
1.III.1972-1973
 - Inż. EUGENIUSZ WIĘCEK**
1.V.1973-1979 (do 30.12.1978)
 - Inż. IGNACY WILK**
1.II.1979-1981
 - Mgr inż. TADEUSZ TRZMIEL**
1.V.1981-1990
 - Mgr inż. JULIAN PILSZCZEK**
1.I.1991-22.VI.2014
 - Dr RAFAŁ ŚWIERCZYŃSKI**
23.VI.2014 – nadal

Oprac. Jacek Kołodziej

60 LAT W SŁUŻBIE MIASTU I KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

O pracy w MPK w Krakowie rozmawiamy z Tadeuszem Trzmielem, Dyrektorem MPK w latach 1981–1990



Tadeusz Trzmieł, Dyrektor MPK w Krakowie w latach 1981–1990

Marek Gancarczyk: Dla obecnych mieszkańców Krakowa jest Pan znany jako były wieloletni wiceprezydent Krakowa, ewentualnie były prezes zarządu Krakowskiego Holdingu Komunalnego. Zdecydowanie mniej osób wie, że przez wiele lat był Pan związany z MPK w Krakowie. Kiedy Pan trafił do krakowskiego przewoźnika?

Tadeusz Trzmieł: Pamiętam to doskonale do dzisiaj, chociaż pracę podjąłem przypadkiem.

W 1964 roku skończyłem naukę w Technikum Energetycznym, nazywanym „Akademią Loretańską”, bo mieściło się przy ul. Loretańskiej. Zdałem wtedy egzaminy do AGH i stwierdziłem, że może przez dwa miesiące gdzieś popracuję. Sytuacja rodzinna nie była najlepsza. Pracował tylko ojciec, który utrzymywał rodzinę. I tak postanowiłem, że zatrudnię się w MPK. Pracę rozpocząłem 3 sierpnia 1964 roku. Co ciekawe dokładnie

w tym samym dniu 3 sierpnia, tylko 1927 roku, pracę w MPK rozpoczął mój ojciec. I on i ja zaczęliśmy pracę w wieku 19 lat.

MG: Łączył Pan pracę w MPK i studia?

TT: Dokładnie tak. Zajęcia miałem wieczorem pięć razy w tygodniu. O 15.00 zaczynaliśmy i kończyliśmy o 21.00. Tak studiowałem przez 5 lat. W 1970 roku uzyskałem tytuł inżyniera energetyka. W 1978 roku po przedłożeniu pracy dyplomowej i jej obronie uzyskałem tytuł magistra inżyniera specjalności pojazdy szynowe na Politechnice Krakowskiej.

MG: Pana ojciec przez całą swoją karierę zawodową był związany z MPK. Przepracował tu ponad 50 lat. Czym się zajmował?

TT: Najpierw był w zajezdni na ul. św. Wawrzyńca, a potem w zajezdni Podgórze. Zaczynał od ślusarza, potem był mistrzem na zajezdni, a następnie kierownikiem zajezdni. Gdy przeszedł na emeryturę, to jeszcze przez kilka lat pracował w kontroli technicznej w warsztatach tramwajowych.

MG: Zdecydował się Pan na kontynuowanie tradycji rodzinnej i pracę w MPK. Pana ojciec zachęcał Pana do tego, czy to raczej była samodzielna decyzja?

TT: Ja miałem taką sytuację, że ze względu na pracę ojca, z MPK miałem styczność już od najmłodszych lat. Gdy chodziłem do szkoły podstawowej to po zakończeniu roku szkolnego miałem obowiązek pojawić się u ojca w hali przy ul. św. Wawrzyńca i pokazać mu świadectwo. On z kolei pokazywał je swoim kolegom. Tak zaczęły się moje pierwsze kontakty z MPK, które wykształciły we mnie zainteresowanie komunikacją miejską.

MG: Zapamiętał Pan jakieś zdarzenie związane z MPK, o którym Pana ojciec jakoś szczególnie opowiadał?

TT: Rodzice mieszkali w Czernichowie, 20 km od Krakowa i ojciec codziennie, wiosna, lato, jesień, zima dojeżdżał do pracy w MPK na rowerze. Najtrudniejsze były zimy. Śnieg, mróz. Ojciec wyjeżdżał wtedy z domu o 3.00 nad ranem, żeby pilnować wyjazdów, a jak trzeba było to i samemu usiąść za sterami tramwaju i zrobić kilka kółek. To pamiętam z jego opowieści. Potem było im trochę łatwiej, bo w latach 30-tych rodzice przeprowadzili się do Krakowa, gdzie ja się urodziłem 11 sierpnia 1945 roku. Dla mojego ojca w okresie okupacji niemieckiej ważnym działaniem dla MPK było również zabezpieczenie sztandaru związkowego, o czym wspominał. Sam brał udział w tym

zabezpieczeniu i przechowaniu go w kościele Bożego Ciała. Jeszcze pamiętam, że w okresie okupacji w miejscu, gdzie w tramwajach było miejsce na piasek, ojciec przewoził broń przez krakowskie getto. To było bardzo niebezpieczne i w razie złapania groziły straszne konsekwencje. Ojciec wywoził też stare wagony do Osieczan, niedaleko Myślenic. Na zajezdni przerabiano je na takie specyficzne domki kampingowe, w których były miejsca do spania.

MG: A to ciekawe. Pan też w takich wagonach spędzał wczasy z rodzicami?

TT: Ja to pamiętam jeszcze jak w Osieczanach nie było tych wagonów, tylko stał tam stary dwór. Tam jeździłem z rodzicami i siostrą. Pracownicy MPK wczasy spędzali właśnie tam. Ojciec opowiadał, że MPK miało willę Matusia w Rabce. Państwo jednak zabrało ten budynek, a w zamian MPK dostało teren w Osieczanach. Chętnych do wczasów było tylu pracowników, że mały stary dwór nie wystarczał. Stąd pomysł na wykorzystanie starych wagonów. Po kilku latach w Osieczanach powstał nowy duży dom wczasowy. Służył nie tylko wczasowiczom, ale także jako miejsce oficjalnych spotkań.

MG: Wróćmy do Pana kariery zawodowej w MPK. Jakie zadania postawiła na początku przed Panem dyrekcja?

TT: Na początku trafiłem do laboratorium elektrycznego w warsztatach tramwajowych. Dokonywaliśmy tam pomiarów elektrycznych wszystkich maszyn oraz urządzeń montowanych do remontowanych wagonów. Przez kilka tygodni przyglądałem się jak to wygląda. Tam było wysokie napięcie, więc kwestia bezpieczeństwa była niezwykle ważna. Po dwóch miesiącach szkolenia już samodzielnie wykonywałem badania.

MG: Przeszedł Pan chyba wszystkie szczeble kariery w MPK, aż do funkcji dyrektora naczelnego, którą objął Pan w 1980 roku. Za co w tamtych czasach był Pan odpowiedzialny?

TT: Tak, najpierw byłem laborantem, później pracowałem w zajezdni tramwajowej Podgórze, a następnie w Nowej Hucie, gdzie byłem kierownikiem zajezdni. Po 1975 roku po obchodach 100-lecia komunikacji organizowanej wspólnie z UITP zaproponowano mi stanowisko szefa trakcji tramwajowej. Od tego momentu zarządzałem dwiema zajezdniami. Później zostałem zastępcą dyrektora ds. technicznych, czyli podlegało mi całe zaplecze techniczne tramwajowe i autobusowe, tory, sieć trakcyjna, taksówki. W 1981 roku jako dyrektor naczelny MPK zarządzałem ➔

14 zakładami i 7200 osobami. To była druga pod względem wielkości firma w regionie po Hucie, wtedy noszącej nazwę Lenina.

MG: Co było w tamtych latach największym wyzwaniem dla MPK z Pańskiego punktu widzenia?

TT: Na pewno okres strajków po 1980 roku, jakie odbywały się w wielu polskich przedsiębiorstwach, w tym w MPK w Krakowie. Tym bardziej, że to było tuż po objęciu stanowiska dyrektora. Doskonale pamiętam, gdy 30 sierpnia wróciłem ze spływu kajakowego w RFN, a pod drzwiami mojego mieszkania czekała już na mnie milicja. Zabrano mnie do komitetu dzielnicowego partii. Tam polecono mi podjęcie rozmów negocjacyjnych ze strajkującą załogą MPK. Natychmiast pojechałem do zajezdni w Czyżynach, gdzie na placu postojowym zgromadziła się cała załoga tego zakładu. Negocjacje były bardzo trudne, a ja nie miałem za bardzo argumentów, żeby ich przekonać do zakończenia strajku. Ale w życiu trzeba mieć szczęście. 31 sierpnia podpisano Porozumienia Gdańskie, wtedy strajki wygasły, także ten w MPK.

MG: To nie był jedyny strajk, podczas którego negocjował Pan z załogą?

TT: To prawda. Miałem dobry kontakt z pracownikami. Byłem przecież jednym z nich, nie byłem człowiekiem, jak to się mówi, przywiezionym w teczce. Władza o tym wiedziała i dlatego to wykorzystywali.

MG: Czy to był właśnie najtrudniejszy okres pracy w MPK?

TT: Zdecydowanie. Doskonale pamiętam dzień 13 grudnia 1981 roku i ogłoszenie stanu wojennego. To był najtrudniejszy okres w moim życiu. W mieście została powołana Wojewódzka Rada Ocalenia Narodowego. MPK było przedsiębiorstwem zmilitaryzowanym i obowiązywały tu specjalne przepisy. Jako dyrektor miałem swojego opiekuna oddelegowanego z WRON. Był to pracownik naukowy Wojskowej Akademii Wojsk Chemicznych w stopniu pułkownika. Pamiętam, że 13 grudnia był śnieg do kolan. Torowiska były zasypane. Do pracy szedłem piechotą. O 22.00 wieczorem zamknięto mnie w komendzie wojewódzkiej milicji na ul. Mogiłskiej. Zwolniono mnie dopiero o 2.00 w nocy, gdy ZOMO wchodziło na nasze zakłady. Nakazano mi wrócić do przedsiębiorstwa. Z ul. św. Wawrzyńca utrzymywałem stały kontakt z kierownictwem zakładów więc wiedziałem co się dzieje. Pracownicy byli bardzo przestraszeni. O 4.00 nad ranem zawezwano mnie na posiedzenie Wojewódzkiej Rady Ocalenia

Narodowego, gdzie usłyszałem zarzut dezercji, za co groziła kara śmierci. Zarzucono mi, że gdy ZOMO wchodziło na zajezdnię w Czyżynach, mnie tam nie było. A przecież ja zarządzałem pięcioma zakładami, nie dałem rady być wszędzie jednocześnie, więc tego dnia uznałem, że najlepiej będzie wszystko koordynować z ul. św. Wawrzyńca. Z tych problemów uratował mnie wspomniany wyżej przedstawiciel WRON oddelegowany do MPK. Potwierdził moją obecność w zakładzie pracy i w efekcie uwolniono mnie od zarzutu dezercji i kary, jaka za to groziła.

MG: Pomimo pewnych trudności MPK przewoziło w tamtych latach rekordowe liczby pasażerów. Stale rosły potrzeby przewozowe. Jak sobie z tym radziliście?

TT: Pierwszy problem to stan techniczny pojazdów, które w większości były wyeksploatowane. A drugi to brak części zamiennych. W dużym zakresie pojazdy naprawialiśmy sami. Jako dyrektor o 22.00 jeździłem po zajezdniach i zbierałem informacje, jaka jest sytuacja. Podejmowałem decyzje tak, aby rano na swoje linie wyjechały wszystkie autobusy i tramwaje.

MG: Dużym problemem były także braki kadrowe.

TT: Zdecydowanie było dużo braków wśród prowadzących. Ludzie pracowali nawet po 300 godzin miesięcznie, żeby tramwaje i autobusy wyjeżdżały. Oczkiem w ogłowie ówczesnej władzy była zajezdnia w Nowej Hucie, która obsługiwała przewozy pracowników kombinatu metalurgicznego. Zawsze jak z tej zajezdni nie wyjechały tramwaje to od razu była afera. Pamiętam, że jednego dnia nie wyjechało aż 14 wagonów. Byłem wtedy w Nowej Hucie szefem trakcji. Żeby chociaż trochę uratować sytuację wsiadłem do tramwaju 102N i przejeździłem pół kółka. Od razu jednak za mną dzwonili, bo bali się, że coś się stanie. Nie miałem przecież doświadczenia w takiej jeździe. Miałem wtedy śmieszna sytuację, bo gdy dojechałem do ronda Czyżyńskiego, musiałem wysiąść z kabiny, żeby zmienić zwrotnicę. Wyszedłem z wajchą, drzwi zostawiłem otwarte. Wtedy podeszła do tramwaju kobieta, która powiedziała do mnie, że wreszcie nauczono nas kultury. Pomyślała, że ja te otwarte drzwi zostawiłem specjalnie dla niej...

MG: Czy pomimo tych trudnych czasów, udało się robić dobre rzeczy dla krakowskiej komunikacji?

TT: Zdecydowanie. Chociażby wprowadzenie technologii tzw. płyt węgierskich przy budowie

torów. To była wtedy innowacyjna metoda, a ja ją przywiozłem z Budapesztu, po mojej wizycie w 1984 roku. Budowaliśmy też nowe torowiska. Powstał budynek dla pracowników administracyjnych przy ul. J. Brożka 3. Modernizowaliśmy także wagony typu N.

MG: Funkcje dyrektora naczelnego w MPK pełnił Pan do końca 1990 roku. Wtedy zachodziły w kraju i w przedsiębiorstwie spore zmiany. To był bardzo trudny czas dla komunikacji. Pracownicy ogłosili strajk, nie kursowały tramwaje i autobusy.

TT: Doskonale to pamiętam. W grudniu 1990 roku, kiedy ówczesny zarząd miasta chciał mnie odwołać, to załoga stanęła po mojej stronie. Rozpoczął się wtedy strajk, który trwał 6 dni. Ostatecznie 1 stycznia 1990 roku zostałem odwołany. Była to dla mnie bardzo przykra sytuacja, bo w MPK pracowałem już 27 lat. Zapytano mnie jedynie, kogo polecam jako swojego następcę. Ja poleciłem Juliana Pilszczka, który został prezesem.

MG: Nazwisko Trzmiel musiało być w tamtym czasie chyba bardzo popularnym nazwiskiem w MPK. Najpierw Pana ojciec tam pracował przez ponad 50 lat, potem Pan.

TT: To prawda, ale to nie było coś nadzwyczajnego. Często się zdarzało i zdarza nadal, że syn lub córka pracownika kontynuuje rodzinną tradycję i wiąże się zawodowo z miejscem, w którym pracowali rodzice. Tak było w MPK, kolei, elektrowni czy gazowni. Ja się nie wstydzę tego, że gdy się policzy lata pracy kilku pokoleń mojej rodziny to się okaże, że przepracowała ona dla MPK 176 lat. Tak wynika z moich obliczeń. Nie ukrywam również, że sam wiele MPK zawdzięczam. W 1994 roku dzięki poparciu związków zawodowych pracowników MPK desygnowano mnie do Rady Miasta Krakowa. To dzięki pracownikom MPK mogłem zostać radnym. Zostałem wtedy wiceprzewodniczącym ds. polityki komunalnej i komunikacja była dla mnie priorytetem. W 1996 roku byłem jednym z założycieli Krakowskiego Holdingu Komunalnego, który wielokrotnie wspierał swoim kapitałem MPK. Do dzisiaj spotykając się z pracownikami MPK rozmawiam o problemach w komunikacji. Zawsze starałem się także służyć radą związkom zawodowym w MPK.

MG: Jak policzyłem Pana lata pracy w MPK oraz na stanowisku wiceprezydenta, to wyszło mi, że przez 60 lat był Pan najważniejszą osobą w mieście odpowiedzialną za transport. Szmata czasu. Można uznać, że to jaką mamy komuni-

ację dzisiaj, to w sporej części efekt wielu Pańskich osobistych decyzji w przeszłości.

TT: Ja przede wszystkim cieszę się, że jest kontynuacja mojej pracy. Jestem za to wdzięczny przede wszystkim Julianowi Pilszczkowi, mojemu następcy na stanowisku dyrektora MPK. W 1982 roku organizowałem kurs dla studentów Politechniki Krakowskiej, na uprawnienia do prowadzenia tramwajów, a wśród uczestników był właśnie Julian Pilszczek. Od tego czasu się znamy. Zawsze był pasjonatem komunikacji i ma w tym zakresie dużą wiedzę.

MG: Jest Pan z jakiejś swojej decyzji szczególnie zadowolony, jeżeli chodzi o rozwój krakowskiej komunikacji miejskiej?

TT: Na pewno cieszę się, że miałem udział w budowie nowych torów – w ul. Kapelanka, w J. Brożka, do Krowodrzy Górki, do Małego Płaszowa i na Ruczaj. Mam też satysfakcję z przebudowy ronda Mogińskiego i oddania tunelu tramwajowego i drogowego pod Dworcem Głównym, Trasy Łagiewnickiej, parkingów P+R, ścieżek rowerowych. Pomijam budowę takich obiektów jak Centrum Kongresowe ICE, Tauron Arena Kraków, Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów czy stadionu Cracovii. Poza infrastrukturą torową, ważna była także dla mnie dynamiczna zmiana struktury taboru autobusowego i tramwajowego. Jako dyrektorowi w latach 80-tych udało mi się załatwić jednorazowy przydział 100 nowych autobusów dla Krakowa. Wtedy było to coś! W zakresie wymiany taboru niedościgniony jest obecny prezes MPK, Rafał Świerczyński. Chylę czoła – bo tyle ile on zrobił w kwestii wymiany taboru, to nikt z nas nie zrobił. Zresztą wspierałem go jako wiceprezydent Krakowa w inwestowaniu w nowoczesne tramwaje i autobusy.

MG: Czy jest coś, czego Pan żałuje, czego nie udało się Panu zrealizować?

TT: Tak, na pewno żałuję, że podczas mojej kadencji tak mało się wydarzyło w kwestii budowy metra. Po przeprowadzonym referendum w 2015 roku prowadziłem zespół do spraw metra. Współpracowałem z ekspertami z AGH i Politechniki Krakowskiej. Niestety mieli oni odmienne stanowiska, co należy w Krakowie budować. Prace zespołu upadły, gdy odszedł z niego Antoni Tajduś, były rektor AGH. Nie jest też tajemnicą, że prezydenta Jacek Majchrowski nie był wielkim zwolennikiem metra. Pomimo tego w 2018 roku doprowadziłem do powstania studium budowy metra w Krakowie. Rok wcześniej w 2017, miałem ofertę z firmy Alstom, aby metro budować w formule ➔

PPP (Partnerstwo Publiczno-Prywatne). Oni mieli także odpowiadać za dostawę wagonów. Wtedy kosztowało to 8 mld zł. Niestety nie było politycznej determinacji, aby budować metro. Każdy patrzył na olbrzymią kwotę. Ale jak to rozłożymy na wiele lat, to jest to do udźwignięcia. Teraz w tej formule PPP powstaje przecież linia tramwajowa do Mistrzejowic, która kosztuje 2 mld zł. Gdybyśmy ograniczyli budowę kilku linii tramwajowych na trasie metra, to pieniądze by się znalazły. Tym bardziej, że środki na powstanie metra mogą pochodzić z funduszy UE. Mieszkańcy oczekują, że metro będzie budowane. Jest to jednak bardzo trudna i skomplikowana inwestycja, w dodatku realizowana w zabytkowym centrum miasta.

MG: Rozmawiamy w roku jubileuszowym dla MPK, kiedy świętujemy 150 lat istnienia komunikacji miejskiej w Krakowie. Pamięta Pan obchody 100-lecia krakowskiej komunikacji z 1975 roku. Jak wtedy świętowano tę rocznicę?

TT: Współpracowałem z ówczesnym pracownikiem MPK, Tadeuszem Pilarskim, który poprzez członkostwo w międzynarodowym stowarzyszeniu spływów kajakowych miał kontakty z UITP (Union Internationale des Transports Publics). On razem z dyrektorem Eugeniuszem Więckiem organizowali obchody.

Pamiętam uroczyste otwarcie obchodów, w których wziął udział szef UITP. Było sporo przedstawicieli z Polski i zagranicy. Odbывало się w kinie Kijów. Więcej pamiętam z 1984 roku, gdy

był w Krakowie organizowany zjazd komunikacji. Brało w nim udział ponad 600 osób. Zaplanowaliśmy panele dyskusyjne. To było wydarzenie integrujące środowisko komunikacyjne w całej Polsce.

MG: Czego Pan chciałby życzyć pracownikom MPK z okazji jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej?

TT: Kulturowania tradycji. Zresztą, to że tak jest potwierdza pasja pracowników MPK do rekonstrukcji historycznego taboru tramwajowego i autobusowego. Zbiór przedsiębiorstwa jest imponujący. W 2008 roku, gdy przedstawiałem projekt uchwały Radzie Miasta Krakowa o utworzeniu Muzeum Inżynierii Miejskiej (obecnie Muzeum Inżynierii i Techniki) – powiedziałem sobie, że nasze zbiory będą najbardziej imponujące ze wszystkich jakie widziałem. Cieszę się, że w tej dobrej tradycji troski o historię mam swój udział, bo ja i moi współpracownicy zaczynaliśmy ten proces od renowacji norymberskiego wagonu Zeppelin, który w 1985 roku przekazaliśmy miastu Norymberga.

Wracając do pytania – życzę pracownikom i przedsiębiorstwu dalszego dynamicznego rozwoju w pełnym zakresie świadczonych usług, tak jak to jest obecnie. Życzę stabilnej i coraz lepszej sytuacji finansowej oraz aby pracownicy mieli w tym swój udział, otrzymując za swoją trudną i odpowiedzialną pracę odpowiednie wynagrodzenie.

M.G.: Dziękuję za rozmowę. ■

DR INŻ. TADEUSZ POLACZEK-KORNECKI (1885-1942)

DYREKTOR KRAKOWSKIEJ MIEJSKIEJ KOLEI ELEKTRYCZNEJ

Przez czternaście lat (1925–1939) kierował Krakowską Miejską Koleją Elektryczną, z powodzeniem modernizując i rozbudowując krakowski system komunikacji miejskiej. Uruchamiał nowe linie tramwajowe i autobusowe, inwestował w zaplecze techniczne, ale przede wszystkim dbał o pracowników.

Po wybuchu wojny Polaczek-Kornecki pozostał na stanowisku. Aby wypłacić pracownikom pensje za wrzesień 1939 r., sprzedał własny dom. Wiedząc, że zatrudnienie w strategicznej firmie

może chronić przed represjami, przyjmował do pracy osoby zagrożone aresztowaniem lub wywózką – oficerów, naukowców, osoby pochodzenia żydowskiego, konspiratorów. Prawdopodobnie wystawiał też fikcyjne zaświadczenia o pracy.

Aresztowany przez Gestapo 28 kwietnia 1942 r., został wywieziony do KL Auschwitz. Ciężko chory na wrzód dwunastnicy, bez szans na leczenie, zmarł w obozie 2 czerwca 1942 r. ■

Oprac. Muzeum Armii Krajowej

Najważniejsze wydarzenia w historii krakowskiej komunikacji miejskiej

- 
- 1875 – Uruchomienie omnibusów konnych – pierwszej regularnej komunikacji miejskiej w Krakowie
 - 1882 – Oddanie pierwszej w Krakowie wąskotorowej linii tramwaju konnego
 - 1901 – Otwarcie w Krakowie pierwszej wąskotorowej linii tramwaju elektrycznego
 - 1913 – Oddanie pierwszej normalnotorowej linii tramwajowej wraz z nową zajezdnią przy ul. św. Wawrzyńca
 - 1927 – Uruchomienie pierwszych regularnych linii autobusowych
 - 1951 – Miejski przewoźnik otrzymuje nową nazwę: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
 - 1952 – Otwarcie pierwszej linii tramwajowej do Nowej Huty
 - 1999 – Pierwszy niskopodłogowy tramwaj w Krakowie
 - 2014 – Uruchomienie pierwszej w Polsce linii regularnej obsługiwanej autobusami elektrycznymi
 - 2015 – W Krakowie kursują najdłuższe w Polsce tramwaje
 - 2018 – Z krakowskich ulic znikają wszystkie autobusy z silnikami poniżej Euro 5
 - 2020 – Pierwszy w Polsce przejazd tramwaju autonomicznego
 - 2022 – Rozpoczęcie eksploatacji autobusów zasilanych wodorem
 - 2025 – Wycofanie z ruchu wszystkich autobusów z silnikami Euro 5

Oprac. Marek Gancarczyk

NAJLEPIEJ WSPOMINAM ZAŁOGĘ, Z LUDŹMI W MPK ZNAKOMICIE MI SIĘ PRACOWAŁO

*Rozmawiamy z Julianem Pilszczkiem, Prezesem MPK w Krakowie
od 1991 do 2014 roku*



Julian Pilszczyk, Prezes Zarządu MPK w Krakowie w latach 1991–2014

Marek Gancarczyk: Od ponad 10 lat nie jest Pan już prezesem MPK w Krakowie. Tęskni Pan za firmą, czy już Pan o niej zapomniał?

Julian Pilszczyk: Zapomnieć się nie da (śmiej). Ale nie tęsknię. Za dużo zdrowia mnie jednak ta praca kosztowała.

MG: Ile w sumie lat przepracował Pan w MPK?

JP: Dokładnie 43 lata, z czego 24 na stanowisku prezesa.

MG: Jak trafił Pan do MPK?

JP: Będąc studentem PK, zatrudniłem się jako motorniczy. Koledzy powiedzieli mi, że MPK szuka motorniczych. Postanowiłem spróbować i zapisałem się na kurs. Praca ta była jednak dla mnie fizycznie bardzo ciężka. Ja byłem „chucherkiem”, a do hamowania tramwaju i kręcenia korbą trzeba było mieć sporo siły. Ale opłacało się finansowo, bo chyba w życiu nie miałem tylu pieniędzy jak wtedy, gdy byłem motorniczym (śmiej). Pamiętam, że jako student wspomagający MPK do-

stawiałem 14 zł za godzinę. Zawodowi pracownicy byli z tego niezadowoleni, bo oni mieli mniejszą stawkę. Trzeba jednak pamiętać, że ja nie miałem żadnych dodatkowych przywilejów, które wtedy mieli pracownicy MPK.

MG: Czyli jednak się Panu podobało. Jak długo prowadził Pan tramwaje?

JP: Tak to była fajna robota. Jako motorniczy pracowałem 2 lata. Pamiętam raz zdarzenie, kiedy nie udało mi się zatrzymać całkowicie tramwaju przed przystankiem, na którym już stał inny tramwaj. Huk był ogromny, chociaż nic się nie uszkodziło. Na szczęście tramwaj przede mną już ruszał, więc ja od razu podjechałem na przystanek. Hałas usłyszał jednak inspektor ruchu i od razu do mnie przybiegł, żeby zapytać co się stało. Bałem się, że pasażerowie mnie zdradzą, ale nikt nic nie powiedział, więc udałem zdziwienie i powiedziałem inspektorowi, że nic się stało. Dał mi spokój. Potem przeżyłem też pożar tramwaju przy Poczcie Głównej. Zapaliły się „opory” na dachu tramwaju. Na szczęście szybko przyjechała straż pożarna, która stacjonowała niedaleko, na ul. Westerplatte. Strażacy tak skutecznie gasili ogień, że bardzo poważnie zniszczyli dach tramwaju. Potem na stacji spotkał mnie mistrz i mówi – „ale zniszczyłeś tramwaj”. Na co ja odpowiedziałem – „ja go nie zniszczyłem, zrobili to strażacy, ja go tylko podpaliłem” (śmiech).

To były czasy, kiedy w tramwajach nie było prędkościomierzy. Pamiętam jak super jechało się na linii nr 15 z Cementowni (obecnie Pleszów). Na trasie nie było tak dużo przystanków jak teraz, jak się człowiek rozpędził, to tam na pewno było sporo więcej niż 70 km/h.

MG: Co Pan robił w MPK później?

JP: Po dwóch latach prowadzenia tramwajów poszedłem do działu zajmującego się organizacją przewozów. Potem zostałem kierownikiem rozkładów jazdy, a następnie kierownikiem stacji obsługi tramwajów w Nowej Hucie. Przez kilka miesięcy byłem także zastępcą dyrektora MPK, którym wtedy był Tadeusz Trzmiel. Na tym stanowisku przejąłem funkcję kilku innych zastępców dyrektora, więc ludzie nazwali tę funkcję „wielbłądem” bo tyle było obowiązków.

MG: W 1991 roku został Pan prezesem MPK. To był trudny czas dla przedsiębiorstwa. Trwał strajk, nie wiadomo jaka będzie przyszłość firmy. Nie wahał się Pan przed objęciem tej funkcji?

JP: Nie mogłem się wahać, bo wręczono mi nominację — ze słowami: „Dziękuję, że się Pan zgodził.” Namawiali mnie związkowcy, a ja nie

chciałem się zbyt szybko zgodzić. Wszyscy wiedzieli, że sam z siebie się nie zdecyduję. Ja naprawdę nie pchałem się na takie funkcje.

MG: Co wspomina Pan z okresu zarządzania MPK najlepiej?

JP: Najlepiej wspominam załogę — pracowali tu wspaniali ludzie, z którymi znakomicie się współpracowało.

MG: Udało się Panu rozpocząć wymianę floty tramwajowej na nowoczesną i niskopodłogową. W 1999 roku pojawił się w Krakowie pierwszy niskopodłogowy Bombardier. To do dzisiaj jeden z najlepiej ocenianych wagonów zarówno przez prowadzących jak i przez pasażerów. Żałuje Pan, że nie zamówił ich Pan więcej?

JP: W tym aspekcie muszę powiedzieć, że bardzo źle wspominam współpracę z ówczesnymi urzędnikami miasta, którzy byli niechętni zakupowi nowych pojazdów. Kazano mi naprawiać stare. Dlatego chciałem za wszelką cenę kupić kilkanaście nowych wagonów, żeby zarządzający miastem i urzędnicy mogli je zobaczyć i przekonać się do tej inwestycji. Gdy już tramwaje zostały kupione, posłowie lewicy ze Śląska robili wszystko, żeby nie dopuścić do ich homologacji. Po pierwszym zakupie i montażu wagonów w Krakowie, udało się pozyskać środki z Unii Europejskiej na kolejne wagony. Małymi krokami — od mniejszych wagonów, przez coraz dłuższe, aż po najdłuższe — rozwijaliśmy tabor. Chciałem zamówić więcej Bombardierów, ale nie zdążyłem. Firma ta została sprzedana, a poza tym inni oferenci przedstawili korzystniejsze oferty.

MG: A skąd pomysł, żeby w Krakowie wozili pasażerów najdłuższy w Polsce tramwaj, czyli Krakowiak? To był Pana ostatni kontrakt, w którym brał pan udział jako prezes MPK.

JP: Wszystkie najbardziej popularne linie w Krakowie, jak np. 4 czy 24, wymagały zastąpienia składów złożonych z trzech wagonów 105Na. Oczywiście zamiast jednego 43-metrowego wagonu, można było wprowadzić dwa 33-metrowe wagony — ale to już oznacza dwóch motorniczych więcej w ciągu jednego dnia. Przy stałym braku motorniczych oraz mniejszej liczbie pojazdów, poprzez zakup długich tramwajów obniża się koszty pracy. Jest też mniej kół do serwisowania, mniejsze zużycie energii itd. Poza tym dochodzi kwestia przepustowości węzłów, która ogranicza możliwość przejazdu zbyt dużej liczby wagonów. Stąd zakup długich wagonów ma bardzo dużo plusów.

MG: A czemu w pierwszych Bombardierach nie było klimatyzacji?



JP: Ponieważ w tamtym czasie klimatyzacja w tramwajach nikomu się jeszcze nie śniła.

Nie było nawet firm, które produkowałyby takie urządzenia do tak dużych pojazdów.

Dopiero kolejne modele Bombardiera były wyposażone w klimatyzację. Pierwsze tramwaje z klimatyzacją w Krakowie pojawiły się po modernizacji wagonów E6 i c6 sprowadzonych z Wiednia. To z nich powstał wagon EU8N z elementem niskiej podłogi i właśnie z klimatyzacją.

Zdecydowałem się na ten projekt modernizacji używanych wagonów, aby przyspieszyć modernizację floty tramwajowej.

MG: Nie tylko kupował Pan nowe tramwaje i autobusy, ale także zaczął dbać o zachowanie historycznych pojazdów, które w przeszłości kursowały w Krakowie, a potem zniknęły i trzeba było ich szukać. Pamięta Pan w jakich najdziwniejszych miejscach udało się odnaleźć stare pojazdy?

JP: Tak, pamiętam. To były m.in. Osieczany, pod kościołem, gdzie znalazły się wagony nr 37 i 59. Wagon Eberswalde znalazł się w potoku w Węglówce. Przyczepki typu PN2 były na stadionie TS Tramwaj, a jeden egzemplarz stał w polu w miejscowości Gaj. No i kilka starych wagonów stało w „burakach” (tory odstawcze) w zajezdni w Nowej Hucie. Dzięki entuzjastom udało się to wszystko odnaleźć i odbudować historyczne pojazdy — sam niewiele bym zdziałał.

MG: Dzisiaj kolekcja historycznych pojazdów MPK w Krakowie jest największa w Polsce. Jest Pan dumny z działań pracowników, którzy po Pana odejściu dbają o ich zachowanie?

JP: Dobrze, że takie działania są prowadzone. Dlatego tak irytuje mnie obecna zmiana barw współczesnych pojazdów, która nie nawiązuje do historycznych kolorów ich poprzedników. Niepokoją mnie też zmiany tradycyjnych i używanych od wielu lat nazw przystanków — jak choćby „Dworzec Główny” na „Teatr Słowackiego”. To już lepszym rozwiązaniem byłoby połączenie tych nazw, jak to jest w przypadku Ronda Kocmyrzowskiego im. Ks. Gorzelanego.

MG: W MPK w Krakowie spędził Pan niemal całe swoje życie zawodowe. Nie miał Pan momentu, w których chciałby odejść i spróbować pracy w innym miejscu?

JP: Takich momentów było wiele. Ale najbardziej zapadł mi w pamięć ten, gdy były kupowane nowe tramwaje i musiałem wykłócać się ze wszystkimi, tłumacząc, jak ważna jest ta inwestycja dla miasta i pasażerów. Ten brak zrozumienia dla tej inwestycji był dla mnie bardzo

zniechęcający. No, a drugi moment, to ten, gdy oskarżano MPK o niszczenie torowisk, twierdząc, że mamy niewłaściwe obręcze kół, pomimo tego, że spełniały wszystkie parametry. Zresztą takie same obręcze były i są stosowane we wszystkich pozostałych miastach w Polsce, w których kursują tramwaje do dziś.

MG: Żałuje Pan jakiegóż swojej decyzji jako prezesa MPK?

JP: Żałuję, że nie udało mi się kupić więcej długich wagonów, bo od kilku lat nie mielibyśmy już wagonów typu 105N. Żałuję też, że nie udało mi się pozyskać wagonów z Bonn, które teraz kupił Poznań — dzięki nim liczba pojazdów z wysoką podłogą byłaby w Krakowie jeszcze mniejsza, niż obecnie.

MG: W 2025 roku zarząd MPK podpisał umowy ramowe na dostawę nawet do 90 nowych tramwajów. Wystarczy dostawa 30 z nich, aby z ulic Krakowa zniknęły ostatnie wagony wysokopodłogowe i bez klimatyzacji. Gdy były kupowane niskopodłogowe tramwaje spodziewał się Pan, że wystarczy nieco ponad 25 lat, aby wszystkie tramwaje w Krakowie były niskopodłogowe?

JP: Patrząc na możliwości finansowe miasta i przedsiębiorstwa myślałem, że tego nie doczekam. Skoro jednak to udało się zrobić, to mam również nadzieję, że kiedyś zmieni się sposób utrzymania torowisk w Krakowie i że nie będą tym zajmować urzędnicy, lecz przewoźnik, który z nich korzysta. Tramwaje Warszawskie nigdy nie oddały utrzymania i budowy nowych odcinków torowisk. Poznań i Wrocław z kolei pozbyły się tego patologicznego w mojej ocenie rozwiązania, które nadal istnieje w naszym mieście. Gdyby tak się stało także w Krakowie, to wtedy zamiast kupować kilka nowych autobusów można byłoby zamówić urządzenia specjalistyczne do szlifowania i podbijania torów.

MG: Rozmawiamy o tramwajach, a przecież kiedy był Pan prezesem MPK kupowało także setki nowych autobusów, w tym zaczęła się eksploatacja autobusów elektrycznych. Nie bał się Pan tego nowego wtedy napędu elektrycznego?

JP: Musieliśmy się do tego przekonać, dlatego sprowadziliśmy autobusy z Wiednia.

Ładowaliśmy je z sieci tramwajowej przy ul. Pawiej. Dla mnie był to jednak ważny krok. Później testowaliśmy pojazdy od innych producentów. Te próby pokazały m.in. jakie są koszty obsługi i eksploatacji. Tym bardziej, że już wtedy wiedziałem, że politycy zaczynają przygotowywać ustawę ograniczającą zakup autobusów spalinowych.

MG: Na autobusy wodorowe było jeszcze wte-
dy za wcześnie?

JP: Pod koniec mojej kadencji rozważaliśmy również temat eksploatacji autobusów wodorowych. W tamtym czasie była to jednak technologia w powijakach. System wodorowy wciąż jest bardzo drogi, ale z satysfakcją obserwuję działania moich następców w MPK, którzy wprowadzają pojazdy z takim napędem do Krakowa.

MG: Jakie wyzwania widzi Pan przed krakowską komunikacją w najbliższej przyszłości?

JP: Na pewno jest to budowa nowych linii tramwajowych oraz metra, czyli rozwój komunikacji szynowej. Nie wiem jak to ostatecznie zostanie w Krakowie rozwiązane. Być może tak, jak to było w Brukseli, gdzie tramwaje najpierw pojawiły się w tunelach, które zostały zbudowane tak, że po ich wydłużeniu mogły w nich zacząć kursować wago-

ny metra. Na pewno wyzwaniem będzie budowa zaplecza dla wagonów metra, bo ich eksploatacja wymaga budowy stacji postojowo-serwisowej. Są to pojazdy kolejowe, które podlegają bardzo restrykcyjnym przepisom dotyczącym utrzymania.

Nie ma więc mowy o uruchomieniu metra bez takiej stacji. Jest to związane z koniecznością obsługi tych pojazdów od spodu, ponieważ są one wysokopodłogowe i cała aparatura jest zamontowana pod podłogą.

MG: Czego chciałby Pan życzyć pracownikom MPK w Krakowie z okazji jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej?

JP: Przede wszystkim stabilnej i spokojnej pracy oraz możliwości rozwoju. Jako wieloletni pracownik MPK, wiem jak jest to ważne szczególnie w obecnych czasach.

MG: Dziękuję za rozmowę.

MAREK GANCARCZYK

11 LAT AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH NA REGULARNYCH LINIACH W KRAKOWIE



Ponad 11 lat temu, 29 kwietnia 2014 roku w Krakowie została uruchomiona pierwsza regularna linia obsługiwana przez autobusy zasilane energią elektryczną. Była to linia nr 154, która łączyła Dworzec Główny Zachód z Prądnikiem Białym. Jednocześnie była to pierwsza w Polsce regularna linia obsługiwana wyłącznie autobusami elektrycznymi. Do jej obsługi skierowano autobusy elektryczne pochodzące od różnych producentów.

Od tego czasu w krakowskiej komunikacji sporo się zmieniło. MPK S.A. w Krakowie posiada obecnie już 121 autobusów elektrycznych, które były kupowane w latach 2016–2023. Są to pojazdy dwóch producentów: Solarisa (117 autobusów) oraz Irizarra (4 autobusy). Wyróżniają się m.in. długością, wśród nich są autobusy małe o długości ok. 9 metrów, standardowe – 12-metrowe oraz przegubowe o długości 18 metrów. Wszystkie łączy to, że są zeroemisyjne. ■

MOŻEMY MIEĆ NAJLEPSZY TABOR, ALE I TAK ZAWSZE NAJWAŻNIEJSZY BĘDZIE PRACOWNIK

Rozmawiamy z Rafałem Świerczyńskim, Prezesem Zarządu MPK S.A. w Krakowie

Marek Gancarczyk: Minęło 13 lat od czasu, kiedy zaczął Pan pracować w MPK w Krakowie. Nie da się ukryć, że przez ten czas sporo w komunikacji się działo i sporo zmieniło. Jakie zmiany są według Pana najważniejsze?

Rafał Świerczyński: Dla większości mieszkańców najważniejsze zmiany w zakresie komunikacji to zakup nowoczesnego taboru. Mieszkańcy doceniają przede wszystkim dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością, bezpieczeństwo podróży, punktualność oraz ekologię nowego taboru. Jednak nie tutaj jest najważniejszy akcent w zakresie działań obecnego zarządu. Można mieć najlepszy tabor, ale co z tego, skoro nie będzie miał go kto prowadzić lub serwisować. Najważniejszy jest pracownik. Większość naszych kandydatów do pracy to osoby, które zostały zachęcane do zatrudnienia w MPK przez obecnych pracowników spółki. Często również pracują dwie lub więcej osób z jednej rodziny. Oczywiście nie jesteśmy w stanie spełnić wszystkich oczekiwań pracowników, ale niski wskaźnik rotacji świadczy o dobrym postrzeganiu firmy. Bardzo duże zmiany zostały wprowadzone w infrastrukturze socjalnej i pracowniczej. Niewystarczające, jak dla mnie, nastąpiły zmiany w strukturze wynagrodzeń. Ograniczeniem są przepisy prawa, w tym Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, którego część zapisów odbiega od oczekiwań rynkowych. Wielokrotnie już dziękowałem związkowi zawodowemu za ich dotychczasowe działania, ale przed nami kolejne negocjacje w tym zakresie. Jeżeli chcemy być konkurencyjni na rynku musimy między innymi przyspieszyć usługę, wprowadzić uśrednione wynagrodzenie, uporządkować wartościowanie stanowisk pracy oraz zwiększyć elementy pozapłacowe. Poza tym rozpoczęliśmy procesy insourcingu dla procesów zaplecza. Ten proces jest bardzo opłacalny, ale wiąże się z zatrudnieniem dodatkowych osób o wysokich kompetencjach.

MG: Od samego początku duży nacisk położył Pan na inwestycje. Ile nowych tramwajów i autobusów udało się Spółce kupić od 2012 roku?

RŚ: W sumie jest to 200 nowych tramwajów i 702 nowe autobusy.

MG: Nie da się ukryć, że dla pasażerów niezwykle ważne jest to, aby na przystanki podjeżdżały niskopodłogowe i klimatyzowane tramwaje i autobusy. W połowie sierpnia podpisana została umowa na dostawę nowych wagonów, która sprawi, że na początku 2029 roku to oczekiwanie pasażerów zostanie spełnione. Czy to oznacza, że można zwolnić dotychczasowe tempo zakupu nowego taboru?

RŚ: Po dostawie nowych wagonów, które będzie dostarczać firma PESA Bydgoszcz S.A., będziemy mieć 250 nowoczesnych wagonów, kupowanych jako fabrycznie nowe. Pozostanie nam jednak ok. 80 wagonów starszego typu, które były kupowane jako używane i potem modernizowane w naszych zakładach. Mają one co prawda element niskiej podłogi i klimatyzację, ale nie zapewniają takiego komfortu jakiego oczekują pasażerowie. Nawet jeżeli dokupimy 60 pozostałych wagonów z umów ramowych z firmą PESA, to pozostanie nam co najmniej 20 wagonów do wymiany. A gdy weźmiemy pod uwagę rozwój sieci tramwajowej to szacuję, że będziemy potrzebować jeszcze 20 kolejnych nowych wagonów. To oznacza, że konieczny będzie zakup w sumie jeszcze 40 tramwajów za blisko 800 mln zł. Przypuszczam, że ich zamówienie będzie się już musiało odbywać w formie leasingu lub dzierżawy, jak ma to miejsce w innych krajach Unii Europejskiej, kiedy kończy się możliwość korzystania z programów dofinansowania. Dlatego zależy nam na tym, aby w obecnej perspektywie finansowej uzyskać jak największą pulę unijnych środków.

MG: Kraków jest obecnie drugim po Warszawie miastem w Polsce pod względem liczby zeroemisyjnych autobusów. W przyszłym roku będzie ich w sumie 168, w tym 10 wodorowych. Czy w przyszłości będzie więcej pojazdów z takim zasilaniem?



Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie od 2014 roku

RŚ: Zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności od 1 stycznia 2026 roku na linie miejskie będą mogły być kupowane tylko autobusy zero-emisyjne. W przypadku Krakowa będziemy kupować je wyłącznie z dofinansowaniem unijnym. Oczywiście będą to zarówno autobusy zasilane energią elektryczną jak i autobusy wodorowe. To w jakiej liczbie będą one zamawiane będzie zależało od ogłoszonych programów przez instytucje rządowe. Jeżeli chodzi o dostawy autobusów zasilanych olejem napędowym, to dzięki zawartym przez MPK odpowiednim umowom ramowym miasto zostało zabezpieczone pod tym wzglę-

dem na okres kilku lat. Mówię tu o umowach na 190 autobusów z silnikami Euro 6, z których zamówiliśmy już 48 sztuk. Pozostałe 142 autobusy zamówimy do końca roku lub ogłosimy nowe postępowanie przetargowe na zakup pojazdów kierowanych na linie aglomeracyjne, co dopuszcza ustawa o elektromobilności.

MG: Poza nowymi pojazdami Spółka wspominał Pan o inwestycjach w obiekty, w których pracownicy zaplecza dbają o sprawność i czystość taboru tramwajowego i autobusowego? Co się z tym zakresem zmieniło najbardziej przez ostatnie lata? ➔

RŚ: Udało nam się stworzyć miejsca pracy dla prowadzących, zaplecza technicznego, inspektorów ruchu i dyspozytorów, które spełniają europejskie standardy. Poza tym inwestujemy w rozwiązania ekologiczne, czego przykładem jest montowanie paneli fotowoltaicznych na dachach hal w naszych zajezdniach. Do tego od kilku lat mocno wprowadzamy procesy optymalizujące koszty obsługi taboru. To ma dzisiaj wymierny efekt w postaci milionowych oszczędności, w porównaniu do sytuacji gdyby usługi, które obecnie wykonują pracownicy zaplecza MPK, były zlecane na zewnątrz.

MG: Takie inwestycje wymagają sporych nakładów finansowych. Liczył Pan ile w sumie przez te 13 lat MPK wydało na nowy tabor i modernizację stacji obsługi tramwajów i autobusów?

RŚ: Przez ostatnie 20 lat zrealizowaliśmy lub jesteśmy w trakcie realizacji projektów za prawie 3 mld zł netto. Uzyskaliśmy ponad 1,9 mld dofinansowania z różnych zewnętrznych źródeł, przede wszystkim z projektów Unii Europejskiej. Jak łatwo policzyć, blisko 65 proc. kosztów tych inwestycji pochodziło z bezzwrotnych dotacji. Niestety finansowanie zewnętrzne będzie już niedługo mocno ograniczone. W Polsce zmierzamy do modelu zakupów przede wszystkim w formie leasingu lub dzierżawy. Takie finansowanie spowoduje wzrost zadłużenia spółek w transporcie publicznym. Jest to zjawisko normalne z uwagi na charakter ich działalności. Ważniejszym jest fakt, iż finansowanie zewnętrzne ma taki sam okres jak amortyzacja taboru, co wpływa na koszty obsługi.

MG: Patrząc na to jak zmieniało się MPK przez ostatnie kilkadziesiąt lat nie da się nie zauważyć spójności i ciągłości planów i inwestycji, które często wraz z projektami były realizowane przez kilka czy nawet kilkanaście lat. Czy wpływ na te zakupy miały działania Pana poprzedników?

RŚ: Podstawy działalności MPK związane z inwestowaniem w nowy tabor oraz wykorzystywaniem w tym celu środków zewnętrznych zostały stworzone już wiele lat temu. Pamiętajmy, że byliśmy jednym z pierwszych miast, które korzystało z pożyczek z Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, co wcale nie było takie popularne w innych firmach komunikacyjnych. Te doświadczenia pozwoliły MPK płynnie przejść do skutecznego składania wniosków o pozyskiwanie bezzwrotnych dotacji z UE. No i chcę podkreślić, że Kraków od dawna jest liderem w zakresie różnego rodzaju nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań. To Kraków

jako pierwsze miasto sprowadziło w latach 90. autobus z Europy Zachodniej. Jeszcze wcześniej, dzięki dobrej współpracy, zaczęliśmy sprowadzać używane tramwaje z Norymbergi. Pracownicy MPK byli także w stanie sami montować nowe tramwaje niskopodłogowe NGT6. Takich przykładów w MPK jest sporo.

MG: W ostatnich kilkunastu latach nie brakowało także trudnych momentów. Jednym z nich był okres pandemii, rozpoczęcie przez Rosję wojny w Ukrainie w 2022 roku czy związany z tymi wydarzeniami kryzys z 2023 roku, w efekcie którego MPK miało duże trudności w pozyskaniu nowych prowadzących. Jak wpłynęły te wydarzenia na zarządzanie spółką?

RŚ: Chciałbym zacząć od kryzysu z 2023 roku, który miał kilka powodów. Przede wszystkim został wywołany zaangażowaniem spółki w zapewnienie transportu autobusowego podczas remontów infrastruktury komunikacyjnej w Krakowie, do tego po pandemii ograniczenia wakacyjne w kursowaniu tramwajów i autobusów trwały znacznie krócej niż zazwyczaj. Doszły także do tego zmiany podatkowe, które mocno uderzyły w agentów. Staraliśmy się niwelować te negatywne zjawiska, jednakże ich skala była bardzo duża. Oprócz tego trwała kampania wyborcza, która sprzyjała wykorzystywaniu naszej sytuacji do prowadzenia agitacji politycznej. W tym zakresie związki zawodowe w naszej firmie, które znając obiektywne czynniki, podjęły działania przeciwko dyskredytacji firmy. Najtrudniejszym okresem był dla MPK okres pandemii, kiedy przychody spadły o kilkadziesiąt procent. Wyszliśmy z tego doświadczenia wzmocnieni, bo wiele procesów związanych z organizacją pracy zostało zmienionych i usprawnionych. To przyniosło bardzo pozytywny efekt w grudniu 2024 roku, gdy po ataku cyberprzestępców tak naprawdę byliśmy w stanie przywrócić kluczowe dla pasażerów systemy informatyczne w ciągu jednego dnia. Ostatecznie zrobiliśmy to po kilku dniach z uwagi na ograniczenia wynikające z prowadzonego śledztwa w celu ustalenia sprawców ataku, którymi jak się okazało były osoby powiązane ze Wschodem.

MG: Co według Pana jest najważniejsze, aby przed takimi atakami próbować się bronić, bo nie mam wątpliwości, że w przyszłości będą się one pojawiać?

RŚ: Po ataku hackerskim wprowadziliśmy kolejną linię zabezpieczeń naszych systemów. MPK korzysta obecnie z najnowszych stosowanych

w Polsce rozwiązań informatycznych. Jednakże wszyscy eksperci zwracają uwagę, że w środowisku informatycznym każdej firmy pracują ludzie, których zachowania, oczywiście najczęściej nieświadome, są największym zagrożeniem. Dlatego prowadzimy odpowiednie szkolenia oraz zwracamy uwagę pracownikom, że ich aktywność w sieci i brak ostrożności może stać się źródłem dostępu do systemów MPK dla cyberprzestępców.

MG: Gdyby porównać średnie miesięczne wynagrodzenie kierowców i motorniczych z 2012 roku do 2025 roku, to jak bardzo to wynagrodzenie wzrosło?

RŚ: Wynagrodzenie pracowników MPK było cały czas dostosowane do poziomów rynku. Jednak to co się dzieje od kilku lat, a więc brak chętnych do pracy na stanowisku kierowcy w całej Polsce i Europie Zachodniej, rozwój siatki komunikacyjnej w Krakowie i wprowadzanie przez duże firmy nowych połączeń międzymiastowych i międzynarodowych, które wysysały z rynku doświadczonych zawodowych prowadzących, spowodowało że również zarząd MPK musiał odpowiedzieć na te wyzwania. Od ponad trzech lat nie mamy żadnych problemów kadrowych w zakresie zatrudnienia prowadzących pojazdy lub współpracy z agentami. Oznacza to, iż płacimy na poziomie wymagań rynku pracy. Z mojej strony uważam, że wynagrodzenia są najważniejszym elementem najbliższych lat w zakresie zarządzania komunikacją miejską w Polsce. Musimy zmierzyć się z takimi tematami jak struktura wynagrodzenia, zasady premii, benefity, fundusz socjalny, srebrna gospodarka, pokolenie Z, szkolenia, ścieżki kariery i wiele innych zagadnień z tego obszaru.

MG: Od samego początku MPK angażowało się w działania na rzecz lokalnej społeczności w tym także we wsparcie środowisk skupiających osoby z niepełnosprawnościami. W jakie działania z tego zakresu obecnie angażuje się MPK?

RŚ: Te działania od samego początku były dla nas ważne. Obejmowały cztery obszary. Jeden to podejmowanie działań w zakresie dostosowania taboru do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, tak aby był on dostępny dla wszystkich. W tym zakresie współpracowaliśmy ze środowiskami osób z niepełnosprawnościami oraz pełnomocnikiem prezydenta Krakowa ds. osób z ograniczoną mobilnością Panem Bogdanem Dąsałem. Drugi obszar to współpraca z różnymi fundacjami i stowarzyszeniami, które opiekują się osobami potrzebującymi pomocy. Wymienię tu m.in.

Hospicjum św. Łazarza, Fundacja Vita i Leonardo, Stowarzyszenie Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza” w Krakowie, Bonifraterska Fundacja Dobroczynna czy Fundacja Anny Dymnej „Mimo Wszystko”. Trzeci obszar to zaangażowanie samych pracowników w działania charytatywne i pomaganie innym. Ja jestem bardzo dumny z ich zaangażowania chociażby w akcję oddawania krwi. Pracownicy MPK przez cały 2025 rok solidarnie oddają krew, aby zebrać symboliczne 150 litrów krwi z okazji jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej. No i ostatnia rzecz, o której chcę powiedzieć to nasza inicjatywa, aby zatrudniać w MPK osoby poruszające się na wózkach. Zdajemy sobie sprawę, jak utrudniony mogą mieć takie osoby rozwój zawodowy, dlatego my zapewniamy im odpowiednio przygotowane i dostępne miejsca pracy.

MG: No właśnie. Rozmawiamy w roku jubileuszowym, w którym MPK świętuje 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Nie mogę więc nie zapytać, czego z tej okazji życzy Pan sobie i pracownikom?

RŚ: Wszystkim pracownikom i współpracownikom życzę z całego serca zdrowia oraz aby czerpali satysfakcję z tego co robią. Pamiętajmy, że ich praca jest niezwykle ważną służbą dla całego miasta i mieszkańców. Dlatego szczególnie w roku jubileuszowym należą im się nie tylko szczere życzenia, ale wielkie podziękowania za to, co robią każdego dnia. Jako osoba zarządzająca finansami w MPK życzę sobie pozyskanie najlepiej bezzwrotnego finansowania 1 mld zł, aby dokończyć proces zakupu nowoczesnego taboru tramwajowego. Natomiast mam jedno ważne życzenie dla całej Spółki, aby w rocznicę 160 lat komunikacji miejskiej w Krakowie była jedynym operatorem w trakcji tramwajowej i autobusowej.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

BIEG 150 PRACOWNIKÓW MPK W KRAKOWIE

Z okazji jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej pracownicy MPK postanowili zorganizować wspólny bieg 150 pracowników MPK na 150 lat komunikacji miejskiej. Bieg zaplanowano na dystansie minimaratonu 4,2 km, na trasie od najstarszego tramwaju i autobusu stojącego przy ul. św. Wawrzyńca do najnowszego Lajkonika i autobusu elektrycznego w zajezdni tramwajowej Podgórze.

Marek Gancarczyk

OPRAC. GRZEGORZ MENTAL, JACEK KOŁODZIEJ, FRANCISZEK GEBAUER

HISTORYCZNE TRAMWAJE Z KOLEKCJI MPK W KRAKOWIE



SN1 nr 59

W rozwijającym się w dwudziestolecie międzywojennym Krakowie niemal nieustannie wzrastało zapotrzebowanie na kolejne wagony tramwajowe. Kłopoty finansowe zarówno Krakowskiej Spółki Tramwajowej, jak i gminy miejskiej, nie pozwalały na złożenie zamówienia obejmującego nowe pojazdy. Władze przewoźnika zdecydowały się na krok ratujący sytuację komunikacji – we własnych warsztatach zaczęto produkować pojazdy motorowe. Sukces przedsięwzięcia zdeterminował spółkę do dalszego posunięcia – tak też w efekcie wyprodukowano własnymi siłami 15 wagonów tramwajowych opartych na założeniach konstrukcyjnych popularnych „gracówek” zupełnie od podstaw. Wagon oznaczony numerem 59 zbudowano w 1922 roku. Od swojego „starszego brata” (SN1 nr 37) różni się wieloma szczegółami, które świadczą o priorytetach lat dwudziestych XX wieku – m. in. nie posiadał już podziału na klasy. Wycofany z ruchu w 1959 roku znalazł się w ośrodku wczasowym w Osieczanach, gdzie służył jako domek letniskowy. Następnie odzyskany, przechowywany przez Składnicę Taboru Zabytkowego MPK, w 1998 roku przekazany do muzeum, przetrwał do 2020, kiedy powrócił w ręce pierwotnego właściciela. Oficjalnie zaprezentowany 03.06.2025 przedstawia stan z przełomu lat 40. i 50. XX wieku. Jego wygląd zewnętrzny, wyposażenie i oznakowanie odpowiada ostatniemu okresowi eksploatacji.



SN2 nr 87

Ostatnimi tramwajami, które dotarły do Krakowa na przełomie 1938 i 1939 roku, tuż przed wybuchem II wojny światowej, były „Sanoki”, czyli produkowane przez Zjednoczoną Fabrykę Maszyn, Kotłów i Wagonów: Zieleniewski, Fitzner, Gamper w Sanoku wagony SN2. Stanowiły wówczas ogromny skok naprzód w rozwoju krakowskiej komunikacji tramwajowej. „Sanoki” były również pierwszymi nowymi pojazdami przydzielonymi świeżo powstałej zajezdni w Podgórze. Wagon oznaczony numerem 87 dotarł do miasta w 1939 roku, a pasażerów przewoził do roku 1971 (ostatnie SN2 zdjęte z inwentarza w 1976). Następnie, oznaczany numerami 301, 1001 i 1007, do 1989 służył jako pojazd techniczny, kiedy to przystąpiono do jego odbudowy. Wyremontowany tramwaj odzyskał pierwotny numer taborowy oraz wygląd zarówno zewnątrz, jak i wewnątrz odpowiadający przededniowi wybuchu II Wojny Światowej.



PN2 nr 530 oraz nr 524

Przedstawiciele „sanoków” w wersji doczepnej. Przyczepy PN2 do Krakowa przyjechały kilka miesięcy wcześniej niż wagony silnikowe – w 1938 roku. Były one bliźniaczymi konstrukcjami – niemal identycznymi pojazdami pozbawionymi instalacji aparatury elektrycznej, jaką montowano w wozach ciągnących. Często łączone były w składy z wagonami typu N oraz ND, ponieważ cechowały się lekką konstrukcją i solidnymi hamulcami. Ostatnie przedwojenne przyczepy zjechały z miejskich torowisk w 1975 roku. Obecnie zachowane są dwa wagony PN2 – nr 530 po wycofaniu z eksploatacji służył jako szatnia w klubie sportowym „Tramwaj”. Został odremontowany do stanu pierwotnego wraz z wagonem silnikowym #87 w 1995 roku. Druga przyczepa, oznaczona numerem 524, przechowywana przez lata w Muzeum Inżynierii Miejskiej, w 2008 roku odzyskała blask i wygląd z czasu eksploatacji w latach 60 XX wieku, a to wszystko dzięki pracownikom MPK S.A. w Krakowie.



**SN1 nr 37**

Wagon wyprodukowany został w 1912 roku przez Fabrykę Maszyn i Wagonów w Sanoku dla budującej wówczas sieć tramwaju normalnotorowego Krakowskiej Spółki Tramwajowej. Jest to siódmy z kolei przedstawiciel pierwszej serii pojazdów o rozstawie osi 1435mm. W eksploatacji liniowej pozostał do 1960 roku, w międzyczasie przechodząc przez liczne modernizacje. Pierwotny wygląd tramwaj ponownie otrzymał w 1995 roku, kiedy to powrócił do ruchu już jako pojazd historyczny. Reprezentuje stan z 1913 roku – zachowując m. in. firanki w oknach oraz podział na I i II klasę. Przypomina o czasach, gdy tramwaje obowiązywały przepisy niemal równe z kolejowymi, a Kraków był częścią Austro-Węgier. Potocznie do dziś nazywany jest „Gracówką”, ponieważ jedna z dostaw tego typu wagonów zrealizowana została przez fabrykę zlokalizowaną w Austriackim mieście Graz.

**SN3 nr 92**

W 1906 roku firma MAN z Norymbergi zbudowała otwarte, jednokierunkowe pojazdy szynowe na potrzeby przewozu gości podczas trwającej wówczas Bawarskiej Jubileuszowej Wystawy Krajowej. Wagony te jednak nie nadawały się do użytku w ruchu liniowym. W 1909 roku na istniejących podwoziach powstało 10 nowych wagonów tramwajowych. Do Krakowa trafiły one w czasie II Wojny Światowej. Do 1969 roku wycofano wszystkie wagony Zeppelin, z czego dwa przerobiono na pojazdy techniczne. W połowie lat 70. ostatnim zachowanym z nich zainteresowali się miłośnicy tramwajów z Norymbergi, którym udało się odzyskać wyremontowany uprzednio w 1984 roku przez MPK w Krakowie tramwaj. Nie spełniał on jednak wymaganych przez niemieckiego przewoźnika norm bezpieczeństwa. Dlatego 26 lat później powrócił do Krakowa, gdzie w ramach wspólnego projektu powstały dwa wagony – jeden pozostał w Krakowie, a drugi powrócił do Norymbergi.

**ND nr 512 oraz ND nr 511**

Wagony typu ND stanowiły zunifikowany model doczepy tramwajowej produkowanej w oparciu o niemiecką konstrukcję KSW dla wszystkich miast posiadających sieć tramwajową w Polsce. Zmieniające się potrzeby komunikacyjne, rozwój sieci zaczęły wpływać na myśl dotyczącą modernizacji tych prostych konstrukcyjnie pojazdów. Przypieczętował to tragiczny w skutkach wypadek tramwajowy w Szczecinie – odgórnie narzucono wówczas obowiązek posiadania automatycznie sterowanych drzwi w tramwajach – tak, by wykluczyć niebezpieczną wymianę pasażerską podczas jazdy oraz ukrócić podróżowanie na tzw. „winogrona”, czyli obwieszanie wagonu przez pasażerów. W latach 70 XX w. rozpoczęto proces pozbywania się dwukierunkowości wagonów – usuwano jeden pulpit motorniczego oraz drzwi z lewej strony – te z prawej dzielono na dwie części i wzbogacano o maszyny drzwiowe oparte na łańcuchach napędzanych wiertarkami (w Polsce Ludowej brakowało wówczas silników elektrycznych o małej mocy, wiertarek natomiast było pod dostatkiem.) W takim stanie ostatnie liniowe dwu-

osiowe tramwaje zjechały z krakowskich torowisk w 1988 roku. Wagon oznaczony numerem 511 z 1952 roku został przebudowany na doczepę do istniejącego już silnikowego #20 w 2011 roku – posiada również zmodernizowane wnętrze z poliwęglanowymi fotelami zmienionymi z drewnianych oraz białym wykończeniem. Doczepa nr 512 odremontowana została z pochodzącego z Łodzi tramwaju tego typu i jej cechą charakterystyczną jest baner reklamowy umieszczony na dachu, z jakim pojazdy te pojawiały się na mieście w latach 70. i 80. ubiegłego stulecia. W ruchu pojazdów zabytkowych czynna jest od roku 2025.

Ten wyjątkowy potrójny skład w swój inauguracyjny przejazd wyjechał 12 marca 2025 roku na trasę linii nr 8 z Borku Fałęckiego do Bronowic Małych (wcześniej Os. Widok). Nie jest to przypadek. To właśnie na tej trasie ten typ wagonów zakończył swoją służbę w Krakowie. Ostatnie składy potrójnych N-ek kursowały tam do czerwca 1988 roku, kiedy to zastąpiły je podwójne składy wagonów 105N.



ND nr 454

10 kwietnia 2025 roku w zajezdni Nowa Huta zaprezentowano zrekonstruowany wagon doczepny ND-454, który dołączył do kolekcji historycznego taboru MPK Kraków. Pojazd stanowi replikę jednego z pięciu wagonów zmodernizowanych w Poznaniu w latach 60. (numery 451-455), eksploatowanych tam w latach 1963-1970. Modernizacja miała na celu unowocześnienie dwuosioowych tramwajów typu N – zastosowano obłą ścianę przednią, harmonijkowe drzwi, pulpity sterownicze, gumową wykładzinę i siedzenia z wagonów

13N. W Krakowie podobnych doczepnych wagonów nigdy nie eksploatowano, ale na wzór poznańskich zrekonstruowano ND-454, aby mógł kursować w składzie z odnowionym wagonem silnikowym N-9. Do budowy wykorzystano nadwozie wagonu N sprowadzone z Chorzowa, krakowskie podwozie oraz części pozyskane z Łodzi. Pasjonaci z Poznania wsparli projekt wiedzą o detalach historycznych i oznakowaniu. W ten sposób powstała unikatowa replika, wiernie odtwarzająca wygląd poznańskiego wagonu z lat 60.



PN3 nr 555

Wraz z dostawami wagonów SN3 z Norymbergi, do Krakowa przyjechały też niewielkie wagony doczepne. Uruchomiono je niemal od razu po dostawie – jedynie uzupełniając o numery taborowe. 23 wagony, choć starsze, były solidniejsze od rodzimych doczep PN1 – dlatego też najczęściej sprzęgano je z wagonami SN1, lecz po wojnie umieszczano nawet w składach N+PN2+PN3. Do kresu eksploatacji, w latach 50., w wagonach nie zamontowano ani ogrzewania, ani drzwi zewnętrznych. Obecnie w zbiorach znajdują się dwa wagony PN3 z 1909 roku – sprawny, jeżdżący najczęściej do pary z wagonami SN1, SN3, czy SN4 oraz należący do MPK zdeponowany przez Muzeum Inżynierii i Techniki (daw. Muzeum Inżynierii Miejskiej) wagon oznaczony numerem pochodzącym z wagonu PN4 – 546.



SN4 nr 151

Jeden z wagonów, który trafił do Krakowa z Niemiec w czasie trwania II wojny światowej. Seria czterech malutkich wagonów tramwajowych wyprodukowanych w 1910 roku przez zakłady Gottfried Linder przyjechała do naszego miasta z Eberswalde, gdzie zlikwidowano sieć tramwajową. W 1943 roku zdecydowano o włączeniu ich do ruchu – najpierw, jako holowniki i wagony techniczne, później także jako liniowe, pasażerskie. Do końca 1948 roku wagony wycofano z ruchu pasażerskiego, ponownie przeznacząc je na cele techniczne. Jeden z nich, oznaczony numerem 151 został przerobiony na domek letniskowy w położonych nieopodal Myślenic Osieczanach. Od lat 80., kiedy został odzyskany przez MPK, oczekiwał na lepsze czasy. Po kilkuletnich staraniach, na okoliczność 140-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie, wagon zaprezentowano ponownie.





ND (PN5) nr 502

Posiadały one duże, jednoskrzydłowe otwierane przesuwne drzwi, długie pomosty wystające poza wózek – nieco obniżone względem przestrzeni z miejscami siedzącymi, niesymetrycznie umieszczony ekspozytor tablicy kierunkowej oraz nieotwierane okna (zwieńczone u góry uchylnymi lufcikami). Pierwszą serię doczep w czasie wieloletniej eksploatacji poddano takim samym modernizacjom, jakie przechodziły wszystkie „eNki”, przez co utraciły swoje cechy charakterystyczne. Zachowany wagon o numerze 502 jest reprezentantem stanu z 1950 roku, czyli przedstawia wygląd pierwszych powojennych tramwajów w Krakowie. Wycofany z ruchu w latach 80, przeszedł gruntowny remont przywracający mu stan fabryczny. W 2018 roku powrócił na krakowskie tory. Tramwaj pochodzi z ostatniej serii kompletnych wagonów dostarczonych do Krakowa przez fabrykę w Sanoku.



N nr 26

Wagon oznaczony numerem 26 wyprodukowany został w 1956 roku, czyli w trzeciej serii popularnych „eNek”. Względem pierwszej, kolejne serie miały już opuszczane szyby (zapożyczone koncepcją z warszawskich wagonów K) oraz centralnie umiejscowiony ekspozytor tablicy liniowej. Pierwsze silnikowe wagony typu N pojawiły się na krakowskich torowiskach w 1952 roku. W latach 60 i 70 podejmowano się przebudowywania tramwajów w ten sposób, by zwiększyć poziom komfortu i bezpieczeństwa w pojeździe – instalowano automatyczne sterowanie drzwiami, likwidowano także dwukierunkowość wagonów. Opisywany egzemplarz zjechał z krakowskich torowisk w 1986 roku. W 1987 podjęto się jego odbudowy przywracając mu stan fabryczny. Remont zakończono 1992, kiedy to wagon przekazano muzeum tramwajów w Norymberdze. Po 10 latach powrócił do Krakowa, a od 2006 roku regularnie pojawia się na Krakowskiej Linii Muzealnej.



ND nr 538

Wagon ND o numerze 538 dotarł do Krakowa w 1952 roku w drugiej serii doczepnych „eNek” i pomalowany był w na kolor czerwony – zgodnie z ówczesnie obowiązującym rozporządzeniem ministerstwa komunikacji. Renowacja wagonu rozpoczęła się w 1987 roku, lecz z racji trudności finansowych MPK ukończono ją dopiero w maju 1992 roku. Po remoncie, wagon ten pojawił się na mieście kilkakrotnie – sprzęgnięty z wagonem nr 107 (obecnie warszawski nr 607) lub ze zmodernizowanym N nr 20. Dopiero po powrocie silnikowego tramwaju N nr 26 z pobytu w Norymberdze w 2006 roku zaczął wyjeżdżać regularnie, a po oddaniu do ruchu doczepy nr 511, która odpowiadała stanem wagonowi N nr 20 stał się częścią niemal stałego składu z silnikowym tramwajem N nr 26. W 2017 roku, przy okazji prezentacji gdańskiego „Ringa” przywrócono mu oryginalne, biało-czerwone barwy, w których oglądać go można do dziś.



N nr 20

Wagony typu N stanowiły zunifikowany model tramwaju produkowany w oparciu o niemiecką konstrukcję KSW dla wszystkich miast posiadających sieć tramwajową w Polsce. W latach 70 XX w. rozpoczęto proces pozbywania się dwukierunkowości wagonów – usuwano jeden pulpit motorniczego oraz drzwi z lewej strony – te z prawej dzielono na dwie części i wzbogacano o maszyny drzwiowe oparte na łańcuchach napędzanych wiertarkami (w Polsce Ludowej brakowało wówczas silników elektrycznych o małej mocy, wiertarek natomiast było pod dostatkiem). W takim stanie ostatnie liniowe dwuosiowe tramwaje zjechały z krakowskich torowisk w 1988 roku. Wagon N nr 20 wyprodukowany w 1956, od 1988 roku służył jako pojazd techniczny, a do ponownego ruchu pasażerskiego przywrócono go po remoncie w 2003 roku. Był to pierwszy pojazd kursujący w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej.



4N nr 43

Tramwaj 4N stanowił rozwinięcie wcześniejszego modelu N. Produkcję wagonów doczepnych typu 4ND rozpoczęto w 1957 roku w chorzowskim Konstalu. Wagon 4N oznaczony numerem 43 został zbudowany w 1958 roku w Chorzowie i trafił do Poznania. Tam pozostał w liniowej eksploatacji do 1992 roku. Po jej zakończeniu, tramwaj został przekształcony w pojazd gospodarczy, ostatecznie jednak wycofano go z użytku, odstawiono i pozbawiono większości wyposażenia. We wrześniu 2017 roku wagon trafił do Krakowa w stanie niemal kompletnego ogołocenia. Jego renowację rozpoczęto w listopadzie 2019 roku, a zakończono w lutym 2021 roku. Odnowiony tramwaj otrzymał numer 43 – po krakowskim wagonie dostarczonym w tym samym roku. Dziś wagon 4N nr 43 eksploatowany jest w składzie z doczepą typu 4ND o numerze 573, którą po raz pierwszy zaprezentowano we wrześniu 2018 roku



4ND nr 573

Wagon doczepny typu 4ND nr 573 wyprodukowany został przez Konstal w Chorzowie w 1960 roku. Był użytkowany w ruchu liniowym do 1983 roku, po czym rozpoczęto jego kasację. Model 4ND wyróżniał się szeregiem usprawnień w stosunku do wcześniejszych wersji. Nowością były wózki z resorami z tworzyw sztucznych (później wymienianych na sprężyny) oraz układ hamulcowy z tarczami i zaciskami zamiast hamulców na obręcz koła. Po wycofaniu ze służby nadwozie poddano kasacji, pozostawiając jedynie wózek, który przetrwał jako unikatowy egzemplarz – ostatni taki zachowany w Polsce. W latach 2017–2018 przeprowadzono odbudowę doczepy. W trakcie prac wykorzystano nadwozie starego technicznego wagonu N nr 1301, umożliwiając przywrócenie kluczowych elementów konstrukcji i wyglądu z 1960 roku. Po niemal dwóch latach pracy doczepa odzyskała pełną sprawność techniczną.



N nr 9

W 1960 roku starano się unowocześnić proste konstrukcyjnie wagon typu N. Wzorując się na wagonach typu 13N zaokrąglono ścianę przednią, zamontowano harmonijkowe drzwi, wyrównano poziom podłogi wewnątrz wagonu oraz zmieniono układ i poszycie siedzeń. Wagon stracił także dwukierunkowość, motorniczy zaś zyskał wygodne miejsce do prowadzenia. Z tyłu pojazdu zamontowano osobne miejsce dla konduktora. Koszty modernizacji przerastały jej sens, dlatego w Krakowie nie zdecydowano się na wprowadzenie projektu na szerszą skalę. Tak zmodernizowany pojazd jeździł po mieście w latach 1961–1972, kiedy to przebudowano go na wagon techniczny. Do 2023 roku pełnił funkcję pług ośniewnego w zajezdni Podgórze. Do stanu po pierwszej modernizacji przywrócono go w latach 2023–2024, kiedy to także zadebiutował na Krakowskiej Linii Muzealnej.



102N nr 203

Wagon 102 N powstał roku 1969 jako nowoczesna, dwuczłonowa alternatywa tramwaju typu 13N – „zarezerwowanego” dla stolicy i GOPu. Miał automatyczne drzwi, tłumione wnętrza i charakterystyczną pochyloną pod ujemnym kątem przednią szybę, która jednak odbijała światło wewnętrzne, utrudniając prowadzenie nocą. Do Krakowa dostarczono siedem egzemplarzy pod koniec 1969 roku (numery 201–207). Wagon nr 203 kursował z pasażerami do 1990 roku, następnie wykorzystywano go jako pojazd szkoleniowy, w ruchu liniowym pojawił się ponownie w 1994 roku. W 1997 roku przeszedł do kolekcji wagonów historycznych MPK.





102Na nr 210

Typ 102 Na został wprowadzony do produkcji w 1970 roku jako ulepszona wersja 102N. Powrócono w nim do klasycznej ściany czołowej znanej z pojazdów 13 N, co wyeliminowało problem odbijania światła przez ujemny kąt nachylenia szyby w klasycznej „stodwójce”. 102Na nr 210 kursował liniowo do 2001 roku, przechodząc po drodze drobne modernizacje – m. in. zamontowano mu dwa przednie światła, zamiast jednego, umieszczonego centralnie, dodano także zabudowę kabiny motorniczego. Pod koniec eksploatacji 102N nr 210 otrzymał specjalne malowanie, jako ostatni wagon tego typu w mieście. Stopniowo przywracano mu stan fabryczny, pojawiał się zarówno na liniach specjalnych, jak i Krakowskiej Linii Muzealnej, jednak dopiero w 2017 tramwaj przeszedł gruntowny remont, dzięki czemu powrócił na krakowskie torowiska. Jest najstarszym zachowanym egzemplarzem tego typu w Polsce.



102NaD nr 155

Doczepy typu 102 NaD powstały w warsztatach MPK w Krakowie w latach 1983–1985, na bazie wagonów 102Na sprowadzonych z Gorzowa Wielkopolskiego oraz tych, które uległy kolizjom w Krakowie. Powstało tylko pięć sztuk tego typu – nigdy nie produkowano ich seryjnie. Doczepa czynna nie miała kabiny motorniczego – front zastąpiono lustrzanym odbiciem tylnej ściany. Bardzo niewiele różniła się technicznie od wagonu 102Na: posiadała silniki i układ sterowania, co pozwalało na jazdę w składzie jako drugi wagon napędowy. W wagonie nr 155 podczas odbudowy wykorzystano elementy z Wrocławia oraz z warszawskiego wagonu 13N, ponieważ od czasu odstawienia, wagon wyjechał na miasto wyłącznie raz, a jego stan techniczny wymagał ingerencji. Remont zakończył się w styczniu 2018 roku, a 8 lutego odbyła się prezentacja składu 102 Na nr 210 + 102 NaD nr 155.



105N nr 271 i nr 266

Kraków zaczął eksploatować tramwaje typu 105N w marcu 1975 roku. Pierwsze siedem egzemplarzy dotarło pod koniec stycznia, w tym wozy nr 266 (fabryczny nr 31) i nr 271 (fabryczny nr 36), które jako pierwsze trafiły do naszego parku taborowego. Typ 105N, potocznie zwany „akwariem” z zewnątrz charakteryzował się dużymi szybami bocznymi i bardzo kanciastym kształtem. W 1984 roku oba wagony przeszły remont w zakładach Konstal, w trakcie którego zostały zmodernizowane do wersji 105Na. Po powrocie do Krakowa otrzymały nowe numery taborowe – nr 477 i nr 479. Pod koniec 2019 roku przywrócono im pierwotny wygląd z 1975 roku – zmieniając barwy i detale. Stały się dwoma najstarszymi zachowanymi egzemplarzami 105N w Polsce. Przez kilka lat były wykorzystywane jako pojazdy do odladzania sieci trakcyjnej w sezonie zimowym – wówczas nosiły status składu technicznego.



T4 nr 220

Wagon T4 to czteroosiowy tramwaj silnikowy wyprodukowany w roku 1958 przez zakłady MAN i Siemens-Schuckert-Werke w Norymberdze, gdzie jeździł w ruchu liniowym. Nigdy nie kursował liniowo po Krakowie, został sprowadzony w 2004 roku jako dawca części, jednak ze względu na niemal idealny stan, zdecydowano się zachować go do celów historycznych. Wagony tego typu na liniach kursowały jednak od 1989 do 2002 roku. Były to pierwsze tramwaje zza „żelaznej kurtyny” w Krakowie. Pomimo wieku, cechowały się nowoczesnością oraz komfortem prowadzenia względem rodzimych pojazdów. Często wprowadzano je do ruchu w niemieckiej małaturze, kremowej z zielonym paskiem – ze względu na braki oraz tragiczny stan floty w latach 90 XX wieku. Wagon oznaczony numerem 220 przedstawia oryginalny, norymberski stan. Wewnątrz pojazdu znajdują się niemieckie reklamy i informacje z lat 80 XX wieku.



T4 nr 127 oraz B4 nr 527

Wagony T4 i B4 to czteroosiowe tramwaje wyprodukowane w roku 1957 przez zakłady MAN i Siemens-Schuckert-Werke w Norymberdze, gdzie jeździły w ruchu liniowym. Do Krakowa skład przybył w 1994 roku. Zyskał on miejskie barwy (wówczas kremowo-granatowe) oraz podwójny reflektor z przodu i w ruchu liniowym pozostał najdłużej, aż do 2003 roku, kiedy to wykorzystywano go na linii tymczasowej łączącej Nowy Bieżanów z ul. Dworcową. Niemal od razu po wycofaniu, wagony przystosowano do pełnienia funkcji historycznej. W 2008 roku skład ponownie został odstawiony ze względu na pogarszający się stan techniczny. Remont wagonów rozpoczął się niespełna 10 lat później. Tym samym, najpierw do ruchu oddano doczepę B4 nr 527, która jednorazowo pojawiła się w składzie z wagonem nr 220. Wagon silnikowy zadebiutował ponownie na Krakowskiej Linii Muzealnej w 2020 roku.



GT6 nr 187

Przegubowe GT6 pojawiały się w Krakowie od 1994 roku, a pierwsze kursy rozpoczęły od stycznia 1995. Numer taborowy 187 przydzielono wagonowi, który w Norymberdze miał oryginalny numer 301 – pierwszy egzemplarz GT6. W Krakowie postanowiono zachować dla niego oryginalne barwy przewoźnika VAG Nürnberg dla podkreślenia pochodzenia pojazdu, podczas gdy pozostałe wagony przemalowano na barwy miejskie. Wprowadzono w nim jednak drobne modernizacje – zamontowano podwójny reflektor z przodu oraz elektroniczne wyświetlacze linii i kierunku. Wagon nr 187 (tak jak inne GT6) kursował w mieście aż do oficjalnego zakończenia eksploatacji GT6 w Krakowie – 15 stycznia 2013 roku, choć już w 2010 został przeklasyfikowany na wagon historyczny. Ostatni kurs wykonał na linii 2: z Salvatora do Cmentarza Rakowickiego, po czym zjechał do zajezdni Nowa Huta. Od tamtej pory pojawia się w obsłudze Krakowskiej Linii Muzealnej.



K nr 437

Wagon typu K nr 437 – został wyprodukowany w 1941 roku przez Górnośląskie Zjednoczone Huty w Chorzowie jako część większego zamówienia złożonego przez Warszawę tuż przed wybuchem II Wojny Światowej. Choć zamówienie miało trafić do stolicy Polski, większość pojazdów została przejęta przez Niemców i przebudowana na standardowy rozstaw toru (1435 mm), po czym trafiła do eksploatacji m.in. w Berlinie i Gdańsku. Po wojnie część tramwajów odzyskano – w latach 1946-1947 zaczęły kursować w Warszawie jako tzw. „Berlinki”. Pojazdy typu K cieszyły się dużym uznaniem wśród warszawiaków. Wagon nr 437 został uratowany przed złomowaniem przez MPK w Krakowie i poddany kompleksowej renowacji w 2018-2019 roku. Odnowiono go w wersji zgodnej z pierwotnym zamówieniem z 1939 roku – takiej, w jakiej nigdy nie trafił do Warszawy. W kwietniu 2019 roku tramwaj został uroczystie zaprezentowany w hali dawnej zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca.



KSW nr 126

Tramwaje typu KSW (Kriegsstrassenbahnwagen) – powstały w Niemczech w czasie II Wojny Światowej jako odpowiedź na pilne potrzeby taborowe. W latach 1942-1945 wyprodukowano zaledwie 198 wagonów (silnikowych i doczepnych), mimo planów sięgających prawie 2000 sztuk. Konstrukcje były maksymalnie uproszczone: brak okładzin wnętrza, surowe oświetlenie, przesuwane drzwi ewakuacyjne i tylko 12 miejsc siedzących. Pasażerowie mieli podróżować głównie na stojąco. Wagon KSW nr 126, dziś będący częścią krakowskiej kolekcji zabytkowych tramwajów, został oryginalnie wyprodukowany dla miasta Graz (Austria). Po zakończeniu eksploatacji trafił do muzeum w Mariazell, skąd w 2017 roku przekazano go krakowskiemu MPK. Podczas renowacji tramwaj został pomalowany w kremowo-czerwone barwy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku, gdzie takie wagony były eksploatowane.





Ring nr 272

Wagon Ring typu Tw269 – wyprodukowany został w 1930 roku przez Gdańską Fabrykę Wagonów jako jeden z zaledwie sześciu egzemplarzy przeznaczonych do obsługi trasy wzdłuż ówczesnej Ringstrasse (dzisiejsza ul. Kościuszki) w Gdańsku. Pojazdy te służyły do końca lat 50., po czym zostały przebudowane na tramwaje gospodarcze. Dwa z nich, uratowane przed złomowaniem, trafiły pod koniec lat 80. do Krakowa z myślą o przyszłym muzeum komunikacji. Po niemal 30 latach oczekiwania rozpoczęto odbudowę wagonów – najpierw dla Gdańska, a następnie dla Krakowa. Krakowski Ring nr 272 został odrestaurowany w wersji powojennej – otrzymał kremowo-czerwone malowanie, uchwyty na tablice kierunkowe, tradycyjne kierunkowskazy oraz kasetę na nazwę przystanku końcowego nad stanowiskiem motorniczego. Tramwaj miał swoją premierę 8 marca 2017 roku. Wagon Ring nr 272 to pierwszy historyczny tramwaj w Krakowie w czerwonym malowaniu.



S2D nr 506

Wagon doczepny typu S2D – został pierwotnie zaprojektowany i wyprodukowany w latach 30. XX wieku przez zakłady Waggonfabrik Wismar na potrzeby sieci tramwajowej w Szczecinie. Była to wówczas bardzo nowoczesna konstrukcja, posiadała środkowe wejście z obniżoną podłogą. Wagon S2D eksploatowany był w Szczecinie od 1930 roku, a po II Wojnie Światowej część pojazdów trafiła do Poznania, gdzie zyskały przydomek „Szczeciniak duży”. Zarówno w Szczecinie, jak i w Poznaniu wagony służyły aż do lat 70. XX wieku. Jeden z poznańskich wagonów doczepnych przetrwał dzięki adaptacji na altankę ogrodową. Po odnalezieniu go przez miłośników komunikacji miejskiej, został wydobyty i poddany kompleksowej renowacji w Krakowie. Równolegle, w krakowskiej Stacji Obsługi i Remontów, rozpoczęto budowę repliki wagonu S2D dla Krakowa. Prace zakończono wiosną 2024 roku. Replika została wykonana w powojennej wersji szczecińskiej.



LH nr 1076

Był pierwszym czynnym, historycznym, normalnotorowym wagonem tramwajowym w Krakowie, choć nigdy nie kursował tu liniowo. Pochodzący z 1926 roku tramwaj sprowadzono z Wrocławia w latach 80., z myślą o tworzącym się muzeum komunikacji miejskiej. Typ LH powstał w 1924 roku w zakładach Linke-Hofmann Werke. Wozy o długości 9,6 m i masie 11 ton wyróżniały się stalową konstrukcją pudła – nowatorską w tamtych czasach – oraz potrójnym resorowaniem, które zwiększało komfort jazdy. Wnętrze wyposażono w fotele z ruchomymi oparciami, zawsze ustawione w kierunku jazdy. Do Wrocławia dostarczono 232 takie wagony; po wojnie część trafiła do Katowic i Warszawy. We Wrocławiu eksploatowano je do 1977 roku. Krakowski egzemplarz nr 1076 został odmalowany, przez lata czekał na remont, a w latach 2005–2006 przeszedł kompleksową renowację w zajezdni Nowa Huta.



105NT nr 789

Wagon 105NT – został opracowany w latach 80. jako rozwinięcie popularnej serii 105N, wyposażone w tyrystorowy układ rozruchu, pozwalający na oszczędność energii. Do Krakowa trafiło osiem takich tramwajów, a w całym kraju eksploatowano ich jedynie 16. Ostatni krakowski egzemplarz skasowano w 2007 roku. Kilka miesięcy wcześniej, w lipcu 2007 roku, z Będzina sprowadzono ostatni czynny wagon 105NT w Polsce, który w Krakowie otrzymał numer 1001. Początkowo używano go jako holownika podczas montażu nowych tramwajów Bombardier NGT6. Po awarii przez wiele lat czekał na remont. Dopiero w 2022 roku tramwaj został odrestaurowany i przywrócony do ruchu – przy okazji otrzymał historyczne barwy WPK Katowice i swój pierwotny numer 789. Dziś pełni podwójną funkcję: historycznego eksponatu oraz wozu technicznego, przystosowanego do odladzania sieci trakcyjnej.

OPRAC. GRZEGORZ MENTAL, JACEK KOŁODZIEJ

HISTORYCZNE AUTOBUSY Z KOLEKCJI MPK W KRAKOWIE



Durant Rugby Express nr 19

Trudne warunki drogowe i mała wytrzymałość ówczesnych konstrukcji spowodowały, że auto o numerze 19 uległo poważnej awarii i zostało sprzedane latem 1932 roku. Nie trafiło na złom, ale po naprawie wozilo pasażerów na górskich drogach. We wrześniu 1939 częściowo rozebrane zostało schowane w szopie gdzie dotrwało do końca

lat 80-tych. Po wielu latach zabiegów w 2007 roku auto powróciło do pierwszego właściciela. Zachowany Rugby jest w pełni sprawny a wszelkie elementy są oryginalne, wraz z uszkodzonym i naprawionym niegdyś silnikiem. Jest najstarszym czynnym zachowanym autobusem w Polsce.



Jelcz PR110 nr 21205

Na początku lat 70. Polska zakupiła licencję francuskiej firmy Berliet i w Jelczu rozpoczęto produkcję autobusów PR100. Wersja ta nie sprawdziła się w krajowych warunkach, dlatego w 1975 roku opracowano dłuższy model PR110 – z trzema parami drzwi i silnikiem Leylanda montowanym w WSK Mielec. Do Krakowa pierwsze egzemplarze trafiły w 1978 roku i początkowo wzbudziły entuzjazm, wyróżniając się na tle dotychczasowych „ogórków”. Niestety, konstrukcja okazała się nietrwała i bardzo awaryjna – już w pierwszych latach wiele pojazdów służyło głównie jako magazyny części. Łącznie

do 1982 roku dostarczono aż 340 autobusów, które stopniowo zastępowano Ikarusami. Ostatnie wycofano w 1988 roku. Żaden z krakowskich Jelczy PR110 nie przetrwał do dziś, dlatego w celu uzupełnienia kolekcji historycznej sprowadzono egzemplarz z Rzeszowa. Po gruntownym remoncie w zajezdni Bieńczyce autobus, oznaczony numerem 21205, zaprezentowano publicznie w 2025 roku. W wydarzeniu uczestniczyły również inne zachowane Jelcze PR110 z Warszawy, Poznania, Rzeszowa i Wrocławia – po raz pierwszy udało się zgromadzić w jednym miejscu tak liczną grupę tych historycznych pojazdów.





Nysa N59M nr 28

W 1957 roku w Nysie rozpoczęto produkcję lekkich pojazdów dostawczych i mikrobusów opartych na podzespołach Warszawy. Pierwszy model – Nysa N59 – powstał w 1959 roku w wersjach dostawczej, pasażerskiej i sanitarnej. Choć miały wiele wad, ceniono je za prostą konstrukcję i niezawodność.

Pierwsze Nysy N59M trafiły do MPK Kraków na początku lat 60., pełniąc głównie funkcje techniczne. Krótko obsługiwały linię do ZOO, po czym wróciły do zadań zaplecza, a wycofano je w latach 70. W 1975 roku MPK eksploatowało nowsze modele 521 i 522, wykorzystywane na liniach mikrobusowych do 1980 roku.

Zachowana Nysa N59M-28, odrestaurowana przez MPK Kraków, jest najstarszym spośród używanych w regularnej komunikacji miejskiej w Polsce. Po renowacji zaprezentowano ją publicznie w 2007 roku podczas jubileuszu 80-lecia komunikacji autobusowej w Krakowie.



SAN H01B nr 86

Produkcji autobusów o nadwoziu samonośnym podjęła się w końcu lat 50-tych XX wieku fabryka w Sanoku. Wykorzystując elementy napędowe samochodu ciężarowego Star 21 uruchomiono produkcję pojazdu wyłącznie przy użyciu zgrzewanych blach (bez użycia niedostępnych wówczas profili hutniczych). Nowatorski pod względem konstrukcji, z nowoczesnymi rozwiązaniami autobus wprowadzono do produkcji w 1957 roku. Na początku lat 60 była to najliczniejsza seria autobusów licząca aż 111 sztuk. W Krakowie Sany H01 eksploatowane były w latach 1958–1965. Odbudowany San H01B nr 86 jest jedynym zachowanym autobusem tego typu. Został odnaleziony w stosunkowo dobrym stanie na lotnisku w Krośnie. Z pomocą producenta – Autosana – został przywrócony do ruchu w 2007 roku.



Ikarus 620 nr 118

Ikarus 620 był nowoczesnym rozwinięciem wcześniejszego modelu 60 i wszedł do produkcji w 1959 roku. Już w tym samym roku pierwsze egzemplarze trafiły do Polski – do Krakowa, Warszawy i Katowic. Autobusy te wyróżniały się mocnym, niezawodnym silnikiem, opartym na rozwiązaniach niemieckich producentów, co stanowiło ich ogromny atut w porównaniu z pojazdami krajowej produkcji. W trakcie kilkunastu lat produkcji wprowadzano wiele modyfikacji – zarówno w nadwoziu, jak i w wyposażeniu wewnętrznym i zewnętrznym – dlatego poszczególne pojazdy różniły się między sobą detalami. Ostatnia dostawa Ikarusów 620 do Polski miała miejsce w 1971 roku i trafiła do Łodzi, gdzie eksploatowano je najdłużej. W pierwszej dekadzie XXI wieku podjęto próbę ocalenia tego modelu – zakupiono zniszczony egzemplarz i przeprowadzono jego gruntowną odbudowę.



Przyczepa B40 nr 600

Przyczepa Karosa B40, produkowana od 1953 roku, była następczynią modelu V4 i powstała w oparciu o elementy autobusów Tatra 500HB. Początkowo montowana w Wysokim Mycie, później w Letnianach, wyróżniała się całkowicie metalową konstrukcją, co było postępem wobec częściowo drewnianych V4. Produkcję zakończono w 1962 roku, kiedy na rynek trafiła nowocześniejsza polska przyczepa Jelcz P01, zbudowana na podzespołach Skody Karosy RTO. Nieznana liczba B40 trafiła w latach 50. do Polski i służyła głównie w miastach z siecią trolejbusową – ze względu na lekkość i funkcjonalność. Udokumentowano ich eksploatację m.in. w Szczecinie. Zachowany egzemplarz przyczepy B40 w Krakowie został w latach 2017–2018 poddany gruntownemu remontowi przez MPK S.A., podczas którego odtworzono brakujące oryginalne elementy, przywracając mu wygląd z lat eksploatacji.



Jelcz 272 MEX nr 341

W 1959 roku podpisano umowę licencyjną ze Skodą i Karosą na produkcję autobusów RTO w Jelczu, a od 1963 roku rozpoczęto wytwarzanie wersji miejskiej MEX. Popularnie zwane „ogórkami”, autobusy te stały się symbolem komunikacji publicznej w Polsce – w wersji dalekobieżnej miały drzwi otwierane ręcznie, a w miejskiej automatyczne. Do Krakowa pierwsze egzemplarze trafiły jeszcze jako Karosy w 1959 roku, a od 1963 już jako Jelcze. Przez niemal dwie dekady dominowały w komunikacji miejskiej, a w latach 1965–1978 były jedynymi autobusami eksploatowanymi w Krakowie. Wycofano je ostatecznie w 1985 roku.

Zachowany Jelcz nr 341 został odrestaurowany w latach 2000–2002, przy wsparciu producenta, w halach, w których pierwotnie powstał. Dziś „ogórki” to najpopularniejsze autobusy historyczne, choć w wersji miejskiej przetrwało tylko kilka egzemplarzy.



Przyczepa Jelcz PO1 nr 608

W latach 60. niedobory taboru w krakowskiej komunikacji próbowano uzupełniać przyczepami autobusowymi przeznaczonymi do zestawów z Jelczami 043. MPK otrzymało 22 takie pojazdy, jednak brak kontroli kierowcy nad drzwiami oraz trudności w manewrowaniu spowodowały ich szybkie wycofanie – już po niespełna dwóch latach. Przyczepa Jelcz nr 608 po wycofaniu trafiła do prywatnego użytkownika i przez kilkanaście lat służyła jako altana na działce. Pod koniec lat 90. przekazano ją z powrotem do MPK, gdzie w 2002 roku odrestaurowano, przywracając jej pierwotny wygląd i wyposażenie.

Warto odnotować, że przy rekonstrukcji tej przyczepy partycypował oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie.



Jelcz 021 nr 549

W 1962 roku w Warszawie powstał prototyp przegubowego autobusu na bazie Jelcza RTO, który wszedł do produkcji jako model AP02. Ze względu na trudności eksploatacyjne opracowano skróconą o 2 metry wersję Jelcz 021, produkowaną od 1967 roku. W Krakowie używano obu modeli, doceniając łatwość napraw dzięki wspólnym częściom, choć niska jakość materiałów znacznie ograniczała ich trwałość. Eksploatację zakończono w 1979 roku. Zachowany Jelcz 021 nr 549, zakupiony w 1975 roku, po wycofaniu z ruchu służył jako ambulans i pojazd wycieczkowy. Podpalony na początku lat 90., został odbudowany w latach 2005–2012. To jedyny ocalały egzemplarz przegubowego Jelcza.



Jelcz RTO nr 130

Jelcze „ogórki” były charakterystycznym elementem krakowskich ulic w latach 1959–1985. Początkowo kursowały Škody 706 RTO, a później – produkowane na ich licencji – Jelcze MEX 272. W latach 1969–1978 stanowiły jedyną markę autobusów w krakowskim MPK. Stopniowo wycofywane, z ruchu zniknęły ostatecznie w 1985 roku. Część pojazdów po zakończeniu służby pasażerskiej przerabiano na wozy techniczne – zarówno zamknięte warsztaty, jak i wersje z odkrytą skrzynią ładunkową. Jeden z zachowanych egzemplarzy, oparty na Jelczu RTO, służył jako mobilny warsztat oponiarski z podnośnikiem i miejscem na cztery opony do wymiany uszkodzonych kół autobusów.





Przyczepa Lindner

Do krakowskiego przewoźnika pierwsze przyczepy autobusowe trafiły w 1943 roku. Pożogę wojenną przetrwała jedna, która wykorzystywana była aż do lat 50 XX wieku. Następne przyczepy autobusowe w Krakowie pojawiły się w 1975 roku. Nie są znane losy przedmiotowej przyczepy. Nie wiadomo, w jaki sposób znalazła się na terenie Polski. Około 2000 roku została zakupiona przez pasjonata motoryzacji z Przemyśla. W 2017 roku MPK S.A. w Krakowie zakupiło przyczepę w celu jej odbudowy i przywrócenia do ruchu. W latach 2019/2020 przyczepa przeszła gruntowny remont, w czasie którego przywrócona została jej pierwotna funkcja. W trakcie remontu oczyszczono i zakonserwowano oryginalne elementy i uzupełniono brakujące korzystając z zachowanej oryginalnej dokumentacji



Nysa 522 nr 803

Mikrobusy Nysa pojawiły się w Krakowie w latach 60. – początkowo model N59M, używany głównie do celów technicznych i nadzoru ruchu. W połowie lat 70. wprowadzono nowocześniejsze modele 521 i 522, które posłużyły do uruchomienia sieci linii mikrobusewych, łączących centrum miasta z Nową Hutą, Azorami czy os. Widok. Pojazdy te, z wyższym nadwoziem, większymi szybami i zmienionym przodem, szybko zdobyły popularność, lecz z powodu braku dostaw i dużej awaryjności linie zlikwidowano w 1980 roku. Zachowana Nysa 522 z 1978 r., w charakterystycznym miętowym malowaniu z epoki, została odkupiona od kolekcjonera i odrestaurowana przez MPK S.A. w 2017 roku, otrzymując numer taborowy 803.



Ikarus 280.26 nr 34260

Przegubowe autobusy marki Ikarus pojawiły się na ulicach Krakowa w 1981 roku znacząco poprawiając stan krakowskiej komunikacji. W 1990 roku krakowskie autobusy Ikarus jako pierwsze w Polsce dostarczone zostały do Krakowa w innej niż czerwonej barwie. Była to równocześnie ostatnia dostawa tych autobusów do Krakowa. Niebieskie autobusy coraz liczniej pojawiały się na ulicach by ostatecznie w 1997 wyprzeć czerwone pojazdy. Ikarusy eksploatowane przez wiele lat znacząco zmieniały się zarówno we wnętrzu jak i na zewnątrz. Ostatni autobus marki Ikarus zjechał z ulic miasta w 2007 roku. Ikarus 34260 został pomalowany w pierwotne barwy w jakich dostarczane były pojazdy tej marki do Krakowa.



Ikarus 260.04 nr 45151

Autobusy Ikarus 260 były eksploatowane w Krakowie w latach 1983–2001. Ostatni z krakowskich egzemplarzy nie zachował się, dlatego w 2013 roku do zbiorów pozyskano z Warszawy Ikarusa 260.04 z 1985 roku. Pojazd służył tam początkowo jako wóz liniowy nr 719, a po 1999 roku – jako autobus szkoleniowy. Do Krakowa trafił w maju 2013 roku, a dwa lata później rozpoczęto jego remont w zakładni Wola Duchacka przy współpracy z pasjonatami komunikacji miejskiej oraz ówczesnego Muzeum Inżynierii Miejskiej (obecnie Muzeum Inżynierii i Techniki). Odtworzono wygląd z końcowego okresu eksploatacji krakowskich Ikarusów, przywracając barwy, detale i nadając mu numer 45151. Odrestaurowany autobus zadebiutował 27 września 2015 roku podczas obchodów 140-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie.



Ikarus techniczny nr 856

Wóz pogotowia technicznego powstał na bazie miejskiego autobusu Ikarus 260 – krótkiej, 11-metrowej wersji popularnej w latach 80. konstrukcji węgierskiej. Po zakończeniu eksploatacji liniowej został przebudowany przez MPK Kraków na mobilne zaplecze techniczne. Zmodyfikowano tylną część nadwozia, tworząc przestronną komorę ładunkową z szerokimi drzwiami, mieszczącą m.in. podnośnik i uchwyty na cztery zapasowe koła do szybkiej wymiany w terenie. Takie wozy były powszechnie używane w Krakowie w latach 80. i 90., stanowiąc istotne wsparcie w usuwaniu awarii. Zachowany egzemplarz, odtworzony w historycznym wyglądzie, jest dziś unikatowym świadectwem zaplecza technicznego komunikacji miejskiej czasów PRL i lat 90.



Przyczepa Karosa B40 nr 616

Przyczepa Karosa B40, wprowadzona w 1953 roku jako następcą modelu V4, powstała na bazie elementów autobusów Tatra 500HB. Początkowo montowana w Wysokim Mycie, a później w Letnianach, była całkowicie metalowa – w przeciwieństwie do częściowo drewnianej V4. Produkcję zakończono w 1962 roku po wprowadzeniu do Polski nowoczesnych przyczep Jelcz P01, zbudowanych na licencji Skody Karosy RTO. Nieznana liczba przyczep B40 trafiła w latach 50. do Polski, głównie do przedsiębiorstw PKS, obsługujących komunikację międzymiastową. Udokumentowano ich eksploatację m.in. w Szczecinie, a niebieskie malowanie wskazuje na użytkowanie przez PKS w północnej Polsce. Zachowany egzemplarz przeszedł w latach 2023–2024 gruntowny remont w MPK S.A. w Krakowie, podczas którego odtworzono brakujące oryginalne elementy.



MAN SL200 nr 16605

MAN SL200 to miejski autobus produkowany w latach 1973–1986 w niemieckiej fabryce M.A.N. w Norymberdze. Na początku lat 90. cztery używane egzemplarze tego typu (nr 16601–16604) trafiły do Krakowa jako pierwsze autobusy zachodniej produkcji w taborze MPK. Wyróżniały się automatyczną skrzynią biegów, lepszym wyposażeniem i przestronnym wnętrzem, obsługując m.in. linie 125, 153 i 198. Wycofano je w 1996 roku. Zachowany egzemplarz 16604 nie doczekał renowacji, dlatego w 2020 roku MPK pozyskało inny autobus tego typu – wyprodukowany w 1982 roku, wcześniej użytkowany w Niemczech i Polsce. Odrostaurowany w zajezdni Bińczyce, otrzymał numer 16605 i wygląd zgodny z krakowskimi MAN-ami z lat 90. Po raz pierwszy zaprezentowano go 13 grudnia 2023 roku.



MAN SG242 nr 36001

MAN SG242 był pierwszym fabrycznie nowym autobusem zakupionym przez MPK Kraków spoza krajów bloku wschodniego. Wyprodukowany w Niemczech, trafił do Krakowa w marcu 1992 roku jako jedyny egzemplarz tego typu – planowana większa dostawa nie doszła do skutku. Wyróżniał się nowoczesną konstrukcją i wysoką jakością wykonania, niedostępną wcześniej w krakowskim taborze. Autobus służył pasażerom przez 21 lat, do września 2013 roku, po czym został zachowany jako pojazd historyczny. Odrostaurowany go w 2019 roku w zajezdni Bińczyce, przywracając pierwotny wygląd, numer taborowy 36001 i oryginalne malowanie. Uroczysty powrót nastąpił 23 czerwca 2019 roku podczas Krakowskiej Linii Muzealnej.





Jelcz 120M nr 21004

Jelcz 120M nr 21004, reprezentuje serię 130 autobusów zakupionych przez MPK Kraków w latach 1993–1995. Choć planowano ich krótką eksploatację, pozostawały w służbie do 2008 roku, zastępując wyśłużone Jelcze M11 i Ikarusy 260 oraz wspierając rodzimą motoryzację w okresie transformacji. Model 120M, rozwinięcie Jelcza PR110 i M11, okazał się trwały i funkcjonalny, a w Krakowie był pierwszym autobusem z elektronicznymi wyświetlaczami kierunkowymi. Ostatnie wozy wycofano w grudniu 2008 roku, a symboliczne pożegnanie marki odbyło się w marcu 2009. Zachowany egzemplarz 21004 przeszedł remont w 2019 roku i 21 lipca powrócił na trasę w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej, obsługując linię 188. Odnowiony zachował oryginalne wnętrze oraz historyczne malowanie z początku lat 90., charakterystyczne dla zajezdni Wola Duchacka.



Jelcz M11 nr 12240

Jelcze M11 kursowały po Krakowie w latach 1986–2001. Zachowany jeden z ostatnich egzemplarzy BC191 i przekazano do muzeum przy św. Wawrzyńca. Zaniedbany i rozszabrowany egzemplarz nie nadawał się do uruchomienia, a nawet odbudowy. W 2017 roku MPK Kraków zakupiło więc sprawnego Jelcza M11 z ZKM Sochaczew – autobus z 1988 roku, jeden z ostatnich czynnych w Polsce. Model M11 był konstrukcją tymczasową, łączącą węgierskie podwozie Ikarusa 260 z nadwoziem polskiego Jelcza PR110. Choć znany z awaryjności, służył długo – w Krakowie do maja 2001 roku, w innych miastach jeszcze dłużej. Odrestaurowany pojazd otrzymał numer 12240 – historyczny dla Krakowa – i barwy zajezdni Bieńczyce.



Scania CR111M nr 47751

Scania CR111 to szwedzki autobus miejski, sprowadzony do Krakowa w latach 1991–1992 w liczbie 54 egzemplarzy. Wyposażone w automatyczne skrzynie biegów, ciche silniki i miękkie zawieszenie, szybko zdobyły sympatię pasażerów, którzy nazywali je „babciami”. Choć w chwili zakupu miały już blisko 20 lat, eksploatowano je do 1997 roku. Zachowany w Krakowie egzemplarz uległ zniszczeniu, dlatego jedyną szansą na uzupełnienie kolekcji był zakup pojazdu w Szwecji. Dzięki współpracy ze Svenska Omnibusföreningen MPK Kraków otrzymało rzadką Scanię CR111 w zamian za remont autobusów CN112 i CN113. Pochodzący z rejonu Sztokholmu wóz, wcześniej wykorzystywany jako mobilne kino, zachował dobry stan i kompletność, co umożliwiło jego odrestaurowanie. Otrzymał numer taborowy 47751 i został po raz pierwszy zaprezentowany w lipcu 2024 roku.



Scania CN113CLL nr PS001

Scanie 113CLL były pierwszymi częściowo niskopodłogowymi autobusami w Krakowie, eksploatowanymi w latach 1994–2018. MPK zakupiło 69 egzemplarzy – 13 wyprodukowano w Szwecji, a resztę zmontowano w Słupsku. Wszystkie obsługiwały linie z zajezdni Płaszów. Dzięki obniżonej podłodze ułatwiały podróż osobom z wózkami, miały automatyczne skrzynie biegów i trwały aluminiową konstrukcję, stając się symbolem nowoczesności krakowskiego taboru. Ostatnie pojazdy wycofano w październiku 2018 roku. Wśród nich znalazła się Scania PS001 (dawniej 49001) – najstarszy krakowski egzemplarz, zachowany jako pojazd historyczny. Choć pierwotnie wyróżniała się szerszymi białymi pasami, po remoncie z 2011 roku otrzymała standardowe malowanie.



Scania CN113ALB nr 38030

Scanie 113ALB były pierwszą większą serią przegubowych autobusów z Europy Zachodniej w Krakowie. MPK zakupiło 30 egzemplarzy w latach 1992–1996 – początkowo produkowanych w Szwecji, a później w zmodyfikowanej wersji w Słupsku. Charakteryzowały się nowoczesną konstrukcją, trwałością i wysokim komfortem jazdy, przez ponad 20 lat zastępując wysłużone Ikarusy 280. Ostatnie dwie Scanie zakończyły służbę w styczniu 2015 roku. Pojazd nr PE100 (ex 38030) odbył pożegnalny kurs 5 lutego 2015 roku, a tuż po wycofaniu został zachowany jako historyczny. Otrzymał oryginalny numer taborowy, tradycyjne tablice kierunkowe i mimo wcześniejszej modernizacji wnętrza zachował unikatowy charakter. Jako autobus muzealny zadebiutował 21 lutego 2015 roku podczas specjalnego przejazdu dla miłośników komunikacji miejskiej.



Autosan H6 nr 10108

Autosan H6 był miniaturowym autobusem, używanym w Krakowie w latach 1996–2009 głównie na liniach o niewielkiej frekwencji. Po zakończeniu eksploatacji zachowano egzemplarz BA108 z najstarszej serii tych pojazdów. Pod koniec 2008 roku rozpoczęto jego remont w zajezdni Bieńczyce, obejmujący gruntowną naprawę i przywrócenie oryginalnego wyglądu. Usunięto elektroniczne wyświetlacze, a pojazd otrzymał dawny numer taborowy 10108. Odstawiony autobus zaprezentowano 27 czerwca 2010 roku podczas parady z okazji 135-lecia krakowskiej komunikacji.



Jelcz M181MB nr DD493

Jelcze M181MB były pierwszymi częściowo niskopodłogowymi autobusami przegubowymi polskiej produkcji eksploatowanymi w Krakowie. W latach 1996–2018 MPK użytkowało aż 92 takie pojazdy, które przez ponad dwie dekady stanowiły podstawę przegubowego taboru miejskiego. Konstrukcja bazowała na modelu 120M, z obniżoną podłogą między pierwszymi a drugimi drzwiami. W 2005 roku dostarczono nowocześniejszą serię dziesięciu wozów z silnikami EURO III, monitoringiem i bursztynowymi wyświetlaczami, a w 2007 kolejne 28 autobusów, które zastąpiły ostatnie Ikarusy 280. Niektóre egzemplarze posiadały dodatkowe rozwiązania, m.in. systemy zliczania pasażerów czy kamery zewnętrzne. Ostatnie Jelcze M181MB wycofano w październiku 2018 roku. Jako historyczny zachowano ostatni wyprodukowany egzemplarz – autobus DD493.



Solaris Urbino 12 nr BU820

Solaris Urbino 12 II generacji zadebiutował w Krakowie w marcu 2004 roku, rozpoczynając trwającą do dziś obecność tej marki w taborze MPK. Zakupiono 50 egzemplarzy, z czego większość montowano lokalnie w Stacji Obsługi i Remontów MPK z dostarczonych komponentów. Ostatni pojazd wyjechał na ulice w listopadzie 2004 roku. Były to pierwsze w Krakowie autobusy z całkowicie niską podłogą, co poprawiło dostępność dla pasażerów z ograniczoną mobilnością. Wyróżniały się nowoczesnym designem, automatyczną skrzynią biegów, dobrym wyciszeniem i solidną konstrukcją. Część egzemplarzy montowanych w Krakowie posłużyła jako wzór techniczny przy realizacji eksportowych zamówień dla Kowna i Norwegii. W październiku 2018 roku Solaris Urbino 12 nr BU820 został zachowany jako pierwszy historyczny autobus tej marki w krakowskiej kolekcji.





Autosan M 09LE Sancity nr DA107

Jelcz M083C Libero, dostarczony do Krakowa w grudniu 2008 roku, był ostatnim autobusem wyprodukowanym przez Zakłady Samochodowe Jelcz. Wyposażono go w silnik Cummins Euro 4 oraz 6-biegową skrzynię mechaniczną ZF. Pionowe ustawienie silnika wymusiło podwyższenie podłogi w tylnej części, co stanowiło istotną wadę konstrukcyjną. Pojazdy te wycofano z ruchu w październiku 2018 roku. Następcą Jelczy stały się produkowane w Autosanie autobusy Sancity – początkowo z silnikami Euro 5 (185 KM), niemal identycznie konstrukcyjnie, różniące się głównie oznaczeniem producenta. W 2025 roku wycofano najstarsze Autosany z ulic Krakowa.



Jelcz M121MB DJ680

Jelcze M121M/MB były eksploatowane w Krakowie w latach 1995–2018. Pierwszy egzemplarz, z silnikiem MAN i starszą ścianą czołową, pojawił się w 1995 roku jako pierwszy niskowejściowy autobus krajowej produkcji w mieście – z obniżoną podłogą między pierwszymi a drugimi drzwiami. Większość kolejnych pojazdów wyposażono w silniki Mercedes-Benz oraz nową ścianę przednią z panoramiczną szybą, poprawiającą widoczność i nowoczesny wygląd. Łącznie MPK zakupiło 86 autobusów tego typu, które przez lata stacjonowały głównie w zajezdni Wola Duchacka. Obsługiwały linie miejskie i aglomeracyjne, szczególnie na południu i zachodzie Krakowa, a początkowo kursowały także na trasach przecinających całe miasto. Ostatnie Jelcze M121M/MB zakończyły służbę w 2018 roku, domykając ponad 20-letni rozdział w historii krakowskiej komunikacji.



Ikarus 280.26 nr 24575

Przegubowe Ikarusy 280 pojawiły się w Krakowie w 1981 roku, znacząco poprawiając komfort transportu. Ostatnie egzemplarze dostarczono w 1990 roku – po raz pierwszy w niebieskim malowaniu, które do 1997 roku całkowicie zastąpiło wcześniejsze czerwone barwy. W 2012 roku MPK Kraków sprowadziło z Siedlec Ikarusa 280 (nr 015), pierwotnie przeznaczony na dawcę części. Dzięki dobremu stanowi technicznemu zachowano go jako historyczny pojazd. Po renowacji w oryginalnych krakowskich barwach zadebiutował 18 maja 2014 roku podczas Nocy Muzeów. Zachowany egzemplarz – nr 24575 – został odrestaurowany w 2021 roku, prezentując malowanie z ostatnich lat eksploatacji Ikarusów w Krakowie.



Jelcz RTO – dźwig nr 708

Specjalistyczny dźwig techniczny powstał poprzez przebudowę autobusu Jelcz RTO. Rama podwozia została skrócona, a w przedniej części zamontowano zmodyfikowaną kabinę kierowcy mieszczącą 5–6 osób. Nad tylną ośią umieszczono dwuramienny dźwig oraz betonowy balast w skrzyniach. Mechanizm dźwigowy napędzany przez reduktor wprowadzony między skrzynią biegów a tylnym mostem. Zadaniem pojazdu było podnoszenie przodu uszkodzonego autobusu, holowanie go i transport do miejsca naprawy. Dzięki prostej konstrukcji stanowił skuteczne wsparcie zaplecza technicznego MPK.

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach



150 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Sponsor Główny

MEDCOM

budimex

Sponsor Złoty

**R&G
PLUS
MIELEC**

WANICKI

IFS

**MERA
SYSTEMY**

EIB

InterRisk
VIENNA INSURANCE GROUP

mostostal
kraków

**GRUPA
KZN Bieżanów**

INSTAL SOOL
ELECTRIC Sp. z o.o.

WASKO®

GRUPA ZUE

Polister

Sponsor Srebrny

FUH Romax
Roman Kołacz

KOLTECH

TNH®

PIXEL

DELEGATE

Enika
nowy wymiar dynamiki

lind

ZAKŁAD
REMONTOWO-BUDOWLANY S.C.
ROBERT SZCZUROWSKI,
JAN KRÓLAS

KNEITZ
Premium Austrian Fabrics.

ZPUE
Koronea

Ewan S.C.

GRZEPOL

POLGARD

ELEKTROTEC

Organizator



Kraków

WYJĄTKOWY ALBUM WYDANY Z OKAZJI 150 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE



*Zawiera niepublikowane dotąd zdjęcia
z domowych archiwów
mieszkańców Krakowa*