



Strona Historii i Fotografii Transportu

OCZEKUJĄCE RENOWACJI

Strona Historii i Fotografii Transportu » Zabytkowe pojazdy » Oczekujące renowacji

Lista artykułów w dziale:

TRAMWAJE:

MAN PN3 #546 "Kuplówka"



Tramwaj PN3 na pętli Cichy Kącik podczas obsługi Krakowskiej Linii Muzealnej

Tramwaje doczepne PN3 pojawiły się w Krakowie w 1941 roku, sprowadzone z Norymbergi przez władze okupacyjne Generalnej Guberni. Miały poprawić beznadziejną sytuację taborową Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej, która szczególnie w warunkach wojennych borykała się z niedoborem sprawnych tramwajów. W Krakowie eksploatowano do 1959 roku 20 takich doczep, które w składach z wagonami SN1 utworzyły pierwsze pociągi trójwagony. W 2008 roku w krakowskim MPK odbudowano wagon doczepny #555 w stylu na lata powojenne, równocześnie rekonstruując pieczołowicie analogiczny wagon dla Norymbergi na zachowanym tam oryginalnym podwoziu tramwaju. W zbiorach Muzeum Inżynierii Miejskiej znajduje się w dalszym ciągu nieczynny, mocno przebudowany tramwaj o fikcyjnym numerze #546, pochodzący z ogródków działkowych MPK, a obecnie oczekuje renowacji w hangarze dawnego lotniska w Czyżynach.

MAN SN3 "Zeppelin"



Tramwaj typu SN3 tuż po dostarczeniu do Krakowa. Fot. ze zbiorów NAC

Unikalna seria 10 wagonów silnikowych, wyprodukowanych w 1909 roku dla Norymberskiego przewoźnika, pojawiły się w 1941 w Krakowie, podobnie jak wagony doczepne PN3. Były to pierwsze używane tramwaje wprowadzone do ruchu w Krakowie, dodatkowo cechujące się nowatorski jak na galicyjskie warunki rozwiązaniami. Wagony te były o połowę dłuższe od standardowych wówczas tramwajów, a za to osadzone na dwóch skrętnych wózkach, mających razem 4 osie. Dodatkowo, w ramach każdego wózka oś znajdująca się od zewnętrznej strony tramwaju posiadała większe koła od drugiej, co miało poprawić wpisywanie się tramwaju w zakręty. Niestety, ostatni, zachowany jako wóz wieżowy, tramwaj SN3 w 1984 roku wyremontowano odwzorowując jego oryginalny wygląd i przekazano miastu Norymberga, gdzie do dzisiaj go można podziwiać w muzeum. Na szczęście, po tramwajach tej serii zachowało się w Krakowie wiele części oraz elementów instalacji elektrycznej, dzięki

czemu być może kiedyś będzie możliwa rekonstrukcja tramwaju, odwzorowująca jego stan na późny okres eksploatacji w Polsce.

Sanok SN1 #31 "Gracówka"

Tramwaj o numerze bocznym 31 jest pierwszym, dostarczonym w grudniu 1912 roku tramwajem normalnotorowym na potrzeby nowouruchomionych przez Krakowską Spółkę Tramwajową linii. Pochodzi on z tej samej serii tramwajów co czynny muzealny wagon Sanok SN1 #37, który do dzisiaj cieszy oko pasażerów



Tramwaj SN1 #32 jedzie ulicą Sienną. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego, sygn.

linii muzealnych, a także zwiedzających Muzeum Inżynierii Miejskiej. W momencie dostawy różnił się od niego nieznacznie, charakteryzując się innym typem nastawnika jazdy oraz silników trakcyjnych. Istniejące do dzisiaj pudło tramwaju #31 jest zachowane w stanie z końca eksploatacji, pozbawione podziału na klasy, z przebudowanymi oknami, a także pozbawione części ozdobnych i mosiężnych elementów. Nie jest ono w najgorszym stanie, ale niestety we wraku nie zachowało się podwozie, co w przyszłości skomplikuje ewentualną odbudowę.

KMKE SN1 #59 "Gracówka"



Tramwaj SN1 #62 skręca z ul. Sławkowskiej w kierunku linii A-B Rynku Głównego. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego.

Jest to kolejny zachowany tramwaj typu SN1 w Krakowie. Pochodzi on z przedostatniej, czwartej, serii takich wagonów włączonych do eksploatacji w Krakowie. Nie został on wyprodukowany jak poprzednie dostawy tramwajów w specjalistycznej fabryce, a zbudowany został on w warsztatach własnych Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej w 1922 roku. Do produkcji tramwajów,

przewoźnik wykorzystywał dostarczone specjalnie w tym celu oraz posiadane w zapasach części, a także dokumentację techniczną. Montaż tramwajów własnym sumptem w zajezdni, połączone z modyfikacjami i modernizacjami bazującymi na doświadczeniach eksploatacyjnych powodowały, że praktycznie każdy tramwaj włączany do ruchu różnił się ujakimiś detalami. Podobnie jak w przypadku SN1 #31, wycofany z ruchu został w 1959 roku i nie zachował się niestety do dzisiaj oryginalny wózek tramwaju.

Lilpop C #260 (z Warszawy)

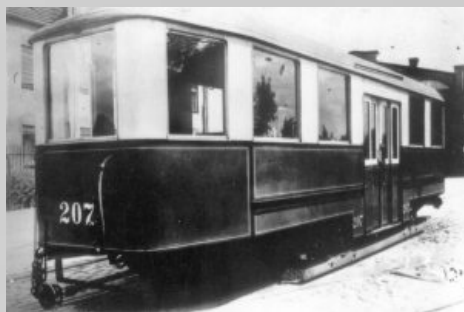


Zabytkowy tramwaj Lilpop C #257 podczas wystawy taboru w Warszawie. Fot. Kakarakak (Warszawa Wikia), na licencji CC-BY-SA 2.5

Tramwaje typu "C" były wyprodukowane w 1925 roku na potrzeby rozrastającej się sieci tramwajowej w Warszawie przez lokalną fabrykę Lilpop, Rau i Loewenstein. Częściowo bazowały one na rozwiązaniach poprzednich serii oznaczanych jako A i B, a częściowo wprowadzały nowe elementy, stosowane w późniejszych konstrukcjach. Można powiedzieć, że ich wygląd oddaje w dużym uproszczeniu wygląd typowego warszawskiego tramwaju z lat '20 XX wieku. Wagon o numerze #260 nie miałby zapewne nic wspólnego z Krakowem, gdyby nie inicjatywa uruchomienia w królewskim mieście ogólnopolskiego muzeum komunikacji. W latach '80 pozyskano z kilku miast wagony przewidziane do kasacji, w tym tramwaj C z Warszawy, który był odstawionym wagonem technicznym, służącym do szlifowania szyn. Obecnie wrak tramwaju oczekuje na renowację i przywrócenie do ruchu przez Muzeum Inżynierii Miejskiej w ramach projektu obejmującego znaczną rozbudowę wystaw,

a także odnowienie kilku pojazdów i hangaru lotniczego w Czyżynach. Czynny taki tramwaj, o numerze #257, znajduje się do dzisiaj w Warszawie i jest wagonem muzealnym.

PKE P1D #388 "Dwa pokoje z kuchnią" (z Poznania)



Tramwaj P1D w poznańskiej zajezdni, okolice roku 1929. Fot. nieznan.

Jest to kolejna, bardzo unikalna konstrukcja zachowana w krakowskich zbiorach muzealnych. Tramwaje typu P1D, oznaczające pierwszy tym doczepy poznańskiej, były produkowane w warsztatach własnych Poznańskiej Kolei Elektrycznej w 1929 roku. Były to pierwsze tramwaje niskopodłogowe, jakie wyprodukowano w Polsce, w 1930 roku jeden z takich tramwajów był prezentowany jako jedno z najlepszych osiągnięć polskiego przemysłu na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Po środku tramwaju umieszczono z dwóch stron szerokie wejścia, zamykane drzwiami harmonijkowymi, które pozwalały wsiąść z poziomu ulicy do niskopodłogowego przedsiönka. Z niego, już po ruszeniu tramwaju pasażerowie mogli po schodach dostać się do przedziałów z miejscami siedzącymi, które były położone nad osiami jezdnyimi tramwaju. Z powodu tego nietypowego rozplanowania wnętrza, podzielonego drzwiami na 3 niezależne sekcje, doczepy zyskały miano "dwóch pokoi z kuchnią". Do lat

'80 zachowały się dwa takie tramwaje w Poznaniu, z czego jeden trafił do Krakowa i oczekuje renowacji przez Muzeum Inżynierii Miejskiej. Drugi poznański wagon, niestety został po kilku latach skasowany w swoim macierzystym mieście - aczkolwiek możliwa jest rekonstrukcja wagonu w przyszłości.

WIWK K #437 "Berlinka" (z Warszawy)



Zabytkowy tramwaj typu K na linii okolicznościowej w Warszawie. Fot. Marcin F. (Warszawa Wikia), na licencji CC BY-NC-ND 3.0

z technicznych tramwajów serii K, których zachowało się w Warszawie ponad 20 wliczając wozy muzealne, w 2017 roku został odkupiony przez MPK S.A. w Krakowie z przeznaczeniem na wagon historyczny. Ze względu na to, że wyremontowane w Poznaniu tramwaje "K" były najnowszymi w Polsce wagonami zaraz po zakończeniu wojny, ich rozwiązania techniczne miały istotny wpływ przy projektowaniu wagonów serii "N", które zdominowały polskie miasta na następne 4 dekady.

Uerdingen KSW #126B (z Grazu)



Zabytkowy wagon doczepny KSW #126B w muzealnej zajezdni Mariazell. Fot. TAR5631 (tramwayforum.at), domena publiczna

Tramwaje typu KSW (Kriegstrassenbahnwagen) zostały wdrożone do produkcji w 1943 roku. Była to specjalna konstrukcja dla niemieckich miast, opracowana na potrzeby gospodarki wojennej. Bazowała na zaprojektowanych kilka lat wcześniej, ujednoliconych dla wszystkich niemieckich fabryk tramwajach ESB, z których jednak usunięto wszystkie rzeczy "niepotrzebne" i maksymalnie je uproszczono. Tramwaje były pozbawione sprzęgów automatycznych, elektrycznie otwieranych drzwi, przewijanych taśm na numer linii i kierunek tramwaju. Bardzo szerokie pomosty z bardzo dużymi otworami drzwiowymi miały z kolei ułatwiać ewakuację pasażerów w razie alarmu lotniczego. Solidna konstrukcja miała być trwała maksymalnie prosta w serwisie przy użyciu podstawowych narzędzi, a sam wagon miał umożliwiać tworzenie barykad ulicznych po wykolejeniu. Tramwajów KSW nigdy nie było w Krakowie, ale to one posłużyły bezpośrednio do opracowania koncepcji popularnych tramwajów typu N, które aż do końca PRL pozwoliły na odbudowę zniszczonej wojną komunikacji tramwajowej w polskich miastach. Zachowany tramwaj pochodzi z serii 5 doczep dla Grazu, a odkupiony został latem 2017 roku ze zbiorów muzeum tramwajów w austriackim Mariazell. Drugi z tych tramwajów zasila zbiory muzeum w swoim macierzystym mieście. W Polsce istnieją zachowane dwa silnikowe wagony KSW - poznański oczekujący renowacji, a także górnośląski będący pługiem odśnieżnym. Na świecie, bardzo mało jest zachowanych doczep KSW, pomimo ich większej liczebności od tramwajów prowadzących w momencie produkcji. Na terenie polski tramwaje silnikowe, wyprodukowane w fabryce Fuchs, jeździły w Poznaniu, Katowicach i Gdańsku, a wagony doczepne firmy Uerdingen były do spotkania w dwóch ostatnich z wymienionych miast.

MAN T4 #127



Tramwaj MAN T4 odkupiony przez osobę prywatną, na działce w warszawskiej Salomei.

Nowa Huta, oczekując na remont. Obecnie w ruchu pozostaje inny muzealny tramwaj T4, o numerze #220, pozostający w stanie w jakim przyjeżdżały koleją do Krakowa norymberskie tramwaje, przed wprowadzeniem do ruchu w Polsce.

MAN B4 #527

Doczepy serii Bw1500, oznaczone fabrycznie jako B4, były podobnie jak tramwaje T4 wyprodukowane w norymberskiej fabryce MAN i służyły do łączenia z tymi tramwajami. Wprowadzone do ruchu zostały od razu w składach z nimi w 1989 roku, i poza bardzo epizodycznymi występami wozów T4 solo, nie opuszczały ich aż do samego końca eksploatacji tych wozów. Cechały się bliźniaczą konstrukcją i układem wnętrza do tramwajów T4, ale nie posiadały silników oraz kabiny motorniczego. Doczepy B4 z racji braku napędu, a także spokojnego biegu charakterystycznego dla wszystkich wagonów norymberskich, były bardzo ciche i lubiane przez pasażerów.



Tramwaj MAN B4 odkupiony przez osobę prywatną, na działce w warszawskiej Salomei.

Co ciekawe, doczepy pojeździły prawie 9 lat dłużej od tramwajów silnikowych, ponieważ po kasacji wozów T4, były wykorzystywane w składach z przegubowymi tramwajami GT6. Tramwaj #527 w składzie z wozem silnikowym #127 był od 2002 roku tramwajem muzealnym i wraz z nim został odstawiony po awarii wagonu prowadzącego w 2010 roku. Na szczęście jest on w trochę lepszej sytuacji od "kolegi" z pary, ponieważ planowane jest jego odnowienie i może być ciągnięty także przez tramwaje T4 #220 oraz GT6 #187.

Konstal N₁ #105



Zabytkowy tramwaj Konstal N #20 po modernizacji, podobny do zachowanego tramwaju #105

Tramwaj Konstal N #105 trafił do MPK Kraków w pierwszej transzy tych wagonów z 1949 roku. Początkowo, ze względu na brak instalacji napędowej został uruchomiony jako tramwaj doczepny, a rok później brakujące elementy zostały dostarczone i tramwaj rozpoczął samodzielne kursowanie. Charakteryzował się, podobnie jak rok starsze pierwsze wozy doczepne typu ND z Sanoka, wyglądem najbardziej zbliżonym do tramwaju KSW. Tramwaj

posiadał asymetrycznie umieszczony kaseton na tablicę kierunkową, małe uchylne lucfiki w oknach bocznych i kilka innych detali. W toku przeprowadzanych napraw, tramwaj został w latach '60 ujednoczony z późniejszymi seriami tramwajów N dostarczanych z Chorzowa, a w kolejnej dekadzie zmodernizowany do standardu jednokierunkowego, z automatycznymi drzwiami. Tramwaj zakończył kursy z pasażerami w 1986 i ze względu na serię z której pochodzi, został zachowany dla przyszłych pokoleń. Pomimo ponad 30 lat odstawienia, wagon jest w dosyć dobrym stanie, a na poszyciu oraz we wnętrzu pojazdu zachowało się wiele unikalnych detali i oznaczeń charakterystycznych dla tramwajów kursujących w latach '80.

Konstal ND₂ #670



Zabytkowy tramwaj Konstal ND #511 po modernizacji, podobny do zachowanego tramwaju #670

Doczepa serii ND o numerze 670 pochodzi z tego samego roku co muzealny wagon #538, wyprodukowana została w 1952. W przeciwieństwie jednak do tamtego tramwaju, nie służyła ona od razu w Krakowie. Została wykonana dla MZK Warszawa, jednak zaledwie po kilkunastu latach pracy zmieniła swoje miejsce stacjonowania. Stołeczny przewoźnik regularnie pozbywał się tramwajów rodziny N dzięki licznym dostawom szybkobieżnych wagonów 13N, a niepotrzebne wagony przekazywano między innymi do Krakowa, który dostał ze stolicy ponad 200 tramwajów. Tramwaje po przyjeździe do miasta od razu były poddawane przynajmniej pobieżnym remontom lub pełnym modernizacjom, a także ujednoczane z pozostałym eksploatowanym w Krakowie taborem, ze względu na modyfikacje jakie wprowadzane były podczas służby na Mazowszu. Przyczepa #670 pochodzi z ostatniej transzy warszawskich "eNek" jaka przyjechała do grodu Kraka w 1969, po sfinalizowaniu dostaw 13N dla Warszawy. Służyła do samego końca eksploatacji tego typu tramwajów na przełomie listopada i grudnia 1988 roku, kiedy to tramwaj został zachowany na potrzeby tworzącego się muzeum komunikacji. Podobnie jak wagon #105, jest on zachowany w dobrym stanie i ma wiele zachowanych oryginalnych elementów z końca służby w Krakowie. Ciekawostką jest to, że podczas służby w Warszawie oryginalny system hamulcowy został zastąpiony nowszym, pochodzącym z wagonów serii 4N1/4ND1 i wagon posiada go do dziś.

Konstal 4N₁ #257 (ex Szczecin)



Wąskotorowa wersja 4N - tramwaj 5N na ulicach Łodzi. Fot. Robert Drózd, na licencji CC-BY-SA 3.0.

Tramwaje generacji N, pomimo bycia przejściowym rozwiązaniem do czasu wdrożenia w Polsce produkcji nowoczesnych tramwajów szybkobieżnych, bardzo szybko zdominowały miasta posiadające czynne sieci tramwajowe. Ze względu na coraz bardziej opóźniające się prace przy projekcie nowej linii wagonów, w 1956 roku zdecydowano się wprowadzić poważną modernizację produkowanych tramwajów dwuosioowych. Zgodnie z sugestiami przedsiębiorstw posiadających te wagony, duże i ciężkie drzwi zastąpiono lżejszymi drzwiami dwupłatowymi oraz przesunięto bliżej końca pomostów. Wydłużono je także w dół wraz z burtami wagonów, co pozwoliło ukrócić jazdę w tzw. winogronach. W tramwajach zmniejszono także liczbę miejsc siedzących, co pozwoliło zwiększyć pojemność nagminnie przeładowanych tramwajów. Zdecydowano się zachować w dalszym ciągu dwukierunkowość pojazdów, ponieważ szczególnie w małych miastach w dalszym ciągu powszechne były końcówki tras

nie wyposażone w pętlę bądź trójkąt manewrowy. Tak wyposażone tramwaje, oznaczone symbolem 4N, z czasem stały się wzorem wyjściowym do modernizacji wszystkich wagonów rodziny N, przez od lat '70 bardzo trudno było niejednokrotnie odróżnić podtyp konkretnego tramwaju. Tramwaje 4N1 pochodziły z późniejszych lat produkcji i od

wersji podstawowej różniły się zmodernizowanym układem hamulca ręcznego, gdzie zamiast hamulców klockowych zastosowano o wiele nowocześniejsze hamulce tarczowe. Zachowany tramwaj #257 pochodzi ze Szczecina, gdzie służył do końca lat '90, będąc poddany standardowej modernizacji na tramwaj jednokierunkowy z drzwiami automatycznymi. Został sprowadzony do Krakowa, aby w przyszłości móc stanowić bazę do odbudowy tramwaju 4N1 w stanie fabrycznym. Pozwoli to idealnie dopełnić kolekcję posiadanych "eNek" o ostatnią brakującą najważniejszą odmianę tego typu tramwajów.

Konstal 4ND₁ #573



Zabytkowa doczepa 4ND1 z taboru historycznego Tramwajów Śląskich. Fot. Tomasz Górny, na licencji CC-BY-SA 3.0

Wagon doczepy 4ND1, jest doczepą z rodziny 4N. Zastosowano w niej analogiczne modernizacje względem pierwotnych doczep, jakie podjęto w przypadku tramwajów silnikowych. Tramwaje 4N1/4ND1 posiadały poza zmianami w budowie pudła oraz w układzie hamulcowym, poprawione łożyskowanie osi, a także zawieszenie pudła wagonu na wózku. Poprawki jakie zastosowano w tramwajach, poprawiły na pewno zdecydowanie skuteczność hamowania, szczególnie ważną podczas hamowania przyczepami, oraz zmniejszyły podatność na uszkodzenia wagonu i torowiska. Niestety, zmiany nie przypadły do gustu części pracowników zaplecza. Nowy rodzaj hamulców był bardziej skomplikowany, trudniej dostępny i wymagał nowego podejścia do obsługi technicznej, w porównaniu do hamulców stosowanych w tramwajach od prawie 100 lat. W Krakowie nie zachował się niestety kompletny wagon doczepy typu 4ND1, ale na szczęście udało się zachować przynajmniej oryginalny wózek takiego krakowskiego tramwaju z 1960 roku. Dzięki pudłu innego tramwaju tej rodziny, realizowana jest kompletna odbudowa wagonu na zabytkowym podwoziu tramwaju noszącego niegdyś w Krakowie numer #573.

Pług odśnieżny N #1201



Pług wirnikowy na bazie wozu 4N w Gdańsku. Fot. Artur Andrzej, domena publiczna

Firmy tramwajowe od początku swojego istnienia stosowały specjalistyczny tabor do utrzymania swojej infrastruktury. Początkowo, bardziej popularne od pojazdów samochodowych były specjalnie przebudowane wagony tramwajowe, których utrzymanie było tańsze, a możliwości zabudowy większe niż na słabych ramach ówczesnych ciężarówek. Do celów technicznych w Krakowie dostosowywano wszystkie serie wagonów silnikowych od SN1 aż do SN5, jak początkowo oznaczano wozy generacji N. Z racji dużej popularności, długiego czasu eksploatacji, powszechnie dostępnych części i prostej, trwałej konstrukcji, to te tramwaje były najliczniej przerabiane na nietypowe tramwaje, pomagające w funkcjonowaniu zaplecza technicznego tramwajów. Prezentowany tutaj tramwaj pełni do dzisiaj rolę tzw. pługu wirnikowego, który jest najbardziej wydajnym narzędziem do zwalczania skutków najintensywniejszych śnieżyc. W tramwaju bardzo mocno skrócono jeden z pomostów, a w zaoszczędzone miejsce zamontowano specjalną szcztokę do zmiatania śniegu zalegającego na torowiskach. Po opuszczeniu jej i włączeniu napędu, obraca się ona z wysoką prędkością, udrażniając przejazd dla tramwajów po zaśnieżonym torowisku. Tramwaj obecnie służy na terenie Zajezdni Podgórze okazjonalnie pracując w sezonie zimowym, a w przyszłości stanie się pełnoprawnym wozem zabytkowym.

Wagon doczepy piaskarka #1108



Na razie jedyny odrestaurowany wagon towarowy-platforma ND #1110

W dawnych czasach, kiedy różne służby związane z utrzymaniem infrastruktury nie posiadały bardzo rozbudowanej flory pojazdów ciężarowych, naturalne było wykorzystanie istniejących wagonów tramwajowych do różnych celów transportowych. Bardzo popularne były specjalnie tworzone do tego celu wagony doczepy, bazujące na częściach z wycofywanych tramwajów. Małe doczepki często nie posiadały nawet hamulców, przez co ich obsługa techniczna była przez wiele lat bliska zeru. Przykładem zastosowania, gdzie naturalne wydawało się wykorzystanie możliwości takich wagonów było utrzymanie zimowe peronów przystankowych, które i tak znajdują się wzdłuż sieci istniejących torowisk. Aby ułatwić zimą odśnieżanie obiektów przy trasach tramwajowych, zbudowano specjalną przyczepkę do przewożenia piasku i soli. Drewniana skrzynia zawierająca te podstawowe w zimie materiały, pozwalała prosto zasypywać je na peron i chronić pasażerów przed skutkami oblodzeń. Zbudowana była ona na zmodyfikowanym wózku od tramwaju SN3, który posiadał osie z dużymi kołami tej samej wielkości, dzięki połączeniu symetrycznie elementów pochodzących z dwóch zestawów kołowych wagonu. Doczepka nie posiadała hamulców ani instalacji elektrycznej, a sprzęg był zamontowany tylko z jednej strony wagonu, jednak z możliwością prostego przekładania go w razie zmiany kierunku jazdy. Tramwaj obecnie jest w trakcie renowacji.

Wagon doczepy z ławą skrętną #1103

Doczepa o numerze #1103 to druga zachowana doczepa techniczna, bazująca na podwoziu tramwaju przedwojennego. Tak samo jak wagon do przewożenia piasku, bazuje on na wózku zbudowanym z dwóch



Na razie jedyny odrestaurowany wagon towarowy-
platforma ND #1110

uniknął fizycznej likwidacji. Wagon zachował się bez większych strat i zmian do lat współczesnych, ale niestety do jego czynnej eksploatacji brakuje na chwilę obecną zachowanego kompatybilnego tramwaju prowadzącego, który w połączeniu z nim mógłby tworzyć kompletny pociąg do przewozu długich elementów.

Konstal 105N #271+266



Skład tramwajów 105Na #HZ267+HZ268 na dwóch
pantografach podczas codziennej obsługi linii "1".

do Krakowa. Pociąg ten w latach '80 został przebudowany na wersję 105Na u producenta, i kursował aż do 2013 roku z pasażerami. Na krótką chwilę, tramwaj ten został przekwalifikowany na naukę jazdy, a potem został zaadaptowany na innowacyjny pojazd do odładzania sieci trakcyjnej. Do dzisiaj wykonuje tą funkcję, zapewniając w sezonie zimowym właściwy odbiór prądu z sieci trakcyjnej przez tramwaje. W przyszłości ma on zostać odbudowany na stan prezentujący jeden z okresów eksploatacji rodziny 105N w Krakowie i uzupełnić zbiory pojazdów muzealnych. Mamy głęboką nadzieję, że skład #271+266 kiedyś będzie jak najbardziej przypominał te wagony w momencie dostawy do Krakowa, a także, że nie będą to jedyne "stopiątki" zachowane dla przyszłych pokoleń.

AUTOBUSY

Przyczepa Karosa B40



Brzeńska przyczepa Karosa B40 pełniąca funkcję pojazdu
historycznego. Fot. Harold (Wikimedia Commons),
na licencji CC-BY-SA 3.0.

Przyczepy autobusowe pojawiły się w pierwszej dekadzie XX wieku, pozwalając w wielu firmach zwiększyć pojemność posiadanego przez siebie taboru, a także dostosowywać pojemność zespołu pojazdów do oczekiwanego napełniania. Były bardzo popularne przez kilka dekad, ale rozwój autobusów przegubowych w połowie XX wieku spowodował powolne odchodzenie od tego rozwiązania. W Polsce produkcję przyczep autobusowych rozpoczęto dopiero w połowie lat '60, a w Czechosłowacji takie konstrukcje produkowano już w trakcie II Wojny Światowej. U naszych południowych sąsiadów było wiele firm zajmujących się produkcją pojazdów, ale firma Karosa znajdująca się w mieście Vysoké Mýto przez wiele lat specjalizowała się w produkcji przyczep autobusowych, które potem łączono z autobusami i trolejbusami wszystkich marek. Model B40, produkowany tam latach 1953-1957, a w pojedynczych seriach przez inne fabryki aż do 1964 roku. Był on zwieńczeniem rozwoju tego segmentu pojazdów, bazującym na kilku poprzednich generacjach tego typu pojazdów, a najpowszechniej był łączony z autobusami i trolejbusami marki Skoda. Do Polski trafiła niewielka ilość tego typu pojazdów, które zostały zastąpione przez przyczepy Jelcz P-01, dedykowane do popularnych "ogórków". Co ciekawe, również w Czechosłowacji takie pojazdy w wersji eksportowej spowodowały wycofanie przyczep marki Karosa. W Krakowie nigdy nie eksploatowano przyczep marki Karosa, a Jelcze P-01 były dostarczone w ilości 22 sztuk i zaledwie po 3 latach wycofane. Mimo tego, w 2017 roku MPK S.A. w Krakowie zakupiło przyczepę autobusową marki Karosa i rozpoczęło jej odnowę. Będzie to jedyny tego typu pojazd w Polsce, pokazujący początki tego typu konstrukcji w naszym kraju, a także będzie mógł kursować z zabytkowymi autobusami Ikarus 620.54 oraz Jelcz 272MEX, które są przystosowane do ciągnięcia przyczep.

Scania CR111M #47740



Przeznaczona na zabytek Scania CR111M oczekuje na lepsze czasy w dawnej zajezdni Czyżyny. Fot. Konrad Węglarz

Scania CR111, z czego 52 poprzez firmę pośredniczącą do Krakowa. Autobusy pomimo wieku około 20 lat, były bardzo lubiane przez pracowników i pasażerów, a wysoki komfort i jakość podróży spowodowały, że autobusy te jeździły na najdłuższych i najszybszych trasach w mieście. Miejskie pojazdy CR110M eksploatowano w Krakowie do 1998 roku, a na egzemplarz muzealny zachowano wóz #49740. Pochodzi on z Goeteborga i posiada malowanie swojego pierwotnego właściciela, a w trakcie eksploatacji uzyskał otwierane okna z tramwaju 102Na. Obecnie oczekuje on odbudowy, znajduje się w zbiorach Muzeum Inżynierii Miejskiej w dawnej Zajezdni Czyżyny.

MAN SL200 #16604



Autobus MAN SL200 w Hanowerze. Fot. Sven Storbeck, na licencji GNU General Public License.

Autobusy MAN SL200 były produkowane w Norymberdze w latach 1973-1986 i były skonstruowane w ramach tzw. I generacji autobusów standardowych VÖV, jakie różni producenci sprzedawali w Republice Federalnej Niemiec. Model SL200 aż do końca lat '80 stał się najpopularniejszym autobusem miejskim, jaki można było spotkać w zachodniemieckich landach. Autobusy mierzyły 11 metrów długości, były wyposażone w dwie pary drzwi, automatyczną skrzynię biegów, miękkie tapicerowane siedzenia, a także przewijane filmy informujące o trasie przejazdu. Na ich bazie, konstruowano autobusy przegubowe, podmiejskie oraz piętrowe, a z powodu wspomnianej już standaryzacji były niemal identyczne z konkurencyjnymi autobusami firmy Mercedes. Do Krakowa trafiły za darmo z zaprzyjaźnionej Norymbergi w 1989 roku w liczbie 4 sztuk wraz z pierwszą partią tramwajów T4 i B4 produkcji tego samego producenta. Były to pierwsze używane autobusy pozyskane zza zachodniej granicy przez polską firmę, a także pierwsze krakowskie autobusy wyposażone w automatyczną skrzynię biegów. Wszystkie autobusy trafiły do zajezdni Bieńczyce, która potem na ponad dwie dekady stała się podstawowym zakładem dla wszystkich modeli pojazdów wyposażonych w podzespoły tej marki. Pojazdy otrzymały tam numery taborowe od 16601 do 16604 i eksploatowane były do 1996 roku, najczęściej wykonując kursy do nowohuckich dzielnic. Po wycofaniu z eksploatacji, ostatni z pojazdów zdecydowano się przekazać do formującej się w Muzeum Inżynierii Miejskiej kolekcji pojazdów. Obecnie oczekuje on remontu w hangarze na terenie dawnego lotniska Rakowice-Czyżyny.

Ikarus 260.04 #PH118



Odrestaurowany zabytkowy Ikarus 260.04 #45151 w Krakowie.

Pierwsze Ikarusy 260.04 produkowano od 1972 roku i była to wersja miejska nowowdrażanej serii "200" w ofercie budapesztańskiej fabryki, dostosowana do polskich warunków na specjalne zamówienie rządu PRL. Ikarusy o długości 11 metrów były mniej popularne w stolicy Małopolski od przegubowej wersji oznaczonej jako "280.26", a także o wiele krócej dostarczane do miasta. Wszystkie eksploatowane pojazdy pochodziły z lat 1983-1985 i eksploatowane były w prawie wszystkich krakowskich zajezdniach, poza zajezdnią Czyżyny. Wpisały się one mimo wszystko w krajobraz miasta, przez wiele lat pozostając wraz z Jelczami M11 i 120M podstawowym typem autobusu miejskiego o standardowej długości. Po wycofaniu z eksploatacji w 2001 roku krótkich węgierskich pojazdów, zdecydowano się pozostawić autobus o numerze #PH118 na pojazd zabytkowy i przekazano go do Muzeum Inżynierii Miejskiej. Niestety, w porównaniu do odstawionych razem z nim autobusów marki MAN i Scania, jego stan techniczny uległ znaczącej degradacji, przez co jego odbudowa się bardzo skomplikowała. W związku z tym, MIM zdecydowało o kupnie takiego pojazdu z tego samego rocznika z Warszawy, a wóz #PH118 posłużył jako baza niektórych części, obejmująca między innymi zabudowę kabiny kierowcy czy uchwyty na tablice liniowe. W ten sposób w 2015 roku powstał zabytkowy autobus o numerze #45151, a o oryginalnym krakowskim pojeździe ponownie zapomniano. Obecnie krótki Ikarus w dalszym ciągu znajduje się w hangarze dawnego lotniska w Czyżynach wraz z pozostałymi wrakami czekającymi na odbudowę, a jego przyszłość nie jest znana.

Jelcz M11 #BC191

W 1985 roku zaprzestano importu na masową skalę do Polski autobusów Ikarus 260. W zamian za to, w porozumieniu z węgierskim producentem rozpoczęto produkcję autobusu Jelcz M11. Autobusy te stanowiły poniekąd hybrydę węgierskich pojazdów z produkowanymi w Polsce na francuskiej licencji Jelczy-Berlietów. Jelcz M11. Postanowiono połączyć najlepsze zalety obydwu autobusów, więc na solidną ramę podwozia wraz



Odrestaurowany zabytkowy Jelcz M11 #12240 w Krakowie.

oczekuje on na chwilę obecną odbudowy na terenie dawnej zajezdni w Czyżynach. W porównaniu do oryginalnego węgierskiego pojazdu, jest on jednak w lepszym stanie technicznym i ma większe szanse na odbudowę w przyszłości. Niezależnie od zachowanego autobusu #BC191, MPK S.A. w Krakowie w 2017 roku pozyskało siostrzany autobus z MZK Sochaczew i po szybkim remoncie zasilił on park pojazdów zabytkowych przewoźnika jako autobus o numerze #12240.

Jelcz 120M #BF304



Jelcz 120M za czasów liniowej eksploatacji, na pętli Nowy Kleparz. Fot. Marcin Zieliński, na licencji CC-BY-SA 3.0

W 1992 roku Jelczańskie Zakłady Samochodowe zaprezentowały nowy produkt w swojej ofercie, autobus Jelcz 120M. Łudząco podobny do starych konstrukcji autobus, z założenia miał być następcą produkowanych dotychczas modeli PR110 oraz M11 i był ostatecznym etapem likwidacji ostatnich francuskich w licencyjnych autobusach. W autobusie nie wprowadzono innowacyjnych zmian, pierwsze modyfikacje dotyczyły wyglądu ściany czołowej nad przednią szybą, modelu silnika oraz skrzyni biegów. Jednak w przeciwieństwie do poprzednich serii, fabryka w Jelczu-Laskowicach zaczęła wreszcie traktować poważnie wnioski użytkowników i modernizować swoje produkty zgodnie z potrzebami rynku, a nie tylko własnej koncepcji. Autobusy te w Krakowie kupowano w latach 1993-1995 w kilku seriach, różniących się nieznacznie pomiędzy sobą. Do wnętrza autobusu prowadziły 3 pary drzwi, a w środku mogli zasiadać na miękkich siedzeniach materiałowych zamiast dawnego skaju, a w nowszych dostawach na całkowicie plastikowych fotelach. Zmiany z czasem objęły też ścianę przednią pojazdu, gdzie w miejsce metalowych zderzaków znanych z modelu PR110, rozpoczęto montaż bardziej aerodynamicznych elementów z tworzywa sztucznego. Najnowsze pojazdy jelczańskiej fabryki nie były najwyższej jakości, ale ich relatywnie niska cena pozwoliła wraz ze sprowadzeniem używanych, ale wysokiej jakości pojazdów poprawić sytuację taborową przedsiębiorstwa. Umożliwiło to w przyszłości zainwestowanie pieniędzy w fabrycznie nowe, dobrze wykonane pojazdy i przygotowanie pod nie zaplecza technicznego firmy. Do Krakowa dostarczono 130 Jelczy 120M, a ich eksploatacja trwała do końca 2008 roku, kiedy to zostały zastąpione przez kilka dostaw autobusów Solaris Urbino 12 oraz nowszych modeli firmy Jelcz. Na szczęście, dla przyszłych pokoleń pozostawiono autobus o numerze #BF304 z 1994 roku, który reprezentuje sobą wygląd tych autobusów z pierwszych dostaw do Krakowa. Od momentu odstawienia oczekuje on na terenie zajezdni Wola Duchacka na remont i przywrócenie do ruchu w roli czynnego zabytku.

Holownik autobusowy Jelcz RTO #707 "Osiołek"



Krakowski holownik o numerze #707 w towarzystwie dźwigu Star 660D na ekspozycji muzealnej. Fot. Leszek Peczyński.

Konieczność obsługi technicznej użytkowanych przez firmy komunikacyjne pojazdów, a także brak tanich i wyspecjalizowanych pojazdów technicznych na rynku powodowały, że bardzo modne było przerabianie we własnych warsztatach wycyfowanych z eksploatacji pojazdów. Z racji dużej popularności na drogach autobusów Jelcz 043 i 272MEX od lat '60 aż do końca lat '80 oraz ich prostej konstrukcji, chętnie były one przebudowywane do różnych celów. Jedną z najpopularniejszych konstrukcji były holowniki autobusowe wraz z zabudowanym z tyłu dźwigiem do podniesienia przodu pojazdu i ściągnięcia go do zajezdni. Skracano podwozie pojazdu aby go maksymalnie skrócić, a z przodu pozostawiano zamontowaną kabinę zbudowaną na bazie dawnego przodu autobusu, która mieściła kierowcę oraz kilkusobową brygadę zaplecza technicznego. Takie wyposażenie pozwalało w razie permanentnej awarii jednego z autobusów w trakcie kursu na linii, bardzo szybko usunięcie go z ulicy i zabranie do zajezdni. Prezentowany, zachowany autobus wyprodukowany został w 1977 roku, a w 1983 uległ przebudowie na wzór jednego z holowników eksploatowanych w krakowskim oddziale Państwowej Komunikacji Samochodowej. Pomagał w trakcie awarii różnym markom autobusów na krakowskich ulicach aż do 1991 roku, kiedy uległ awarii. Pojazd wyremontowano i przy okazji zamontowano w nim nowy silnik od innego typu autobusu, jednakże okazała się konieczna także naprawa uszkodzonego dźwigu, który nie uzyskał dopuszczenia Urzędu Dozoru Technicznego do dalszej eksploatacji. W związku z niską opłacalnością przedsięwzięcia, autobus został wycofany z eksploatacji, ale na szczęście nie został on fizycznie zełtomowany. Postanowiono go przekazać do rozbudowującej się kolekcji pojazdów w Muzeum Inżynierii Miejskiej, gdzie będzie mógł być pomnikiem techniki. Pojazd przez wiele lat oczekiwania na odremontowanie nie uległ zbyt dużej degradacji, dzięki czemu w przyszłości będzie możliwy jego niewielki remont i ponowne uruchomienie. Być może kiedyś jeszcze zabytkowy holownik wyjedzie na ulice i będzie w razie potrzeby holował inne, zabytkowe autobusy w razie potrzeby.

Dźwig Star 660D #51



Zachowany w zbiorach Muzeum Inżynierii Miejskiej dźwig tramwajowy Star 660D. Fot. Leszek Peczyński

W 1969 roku wprowadzono do eksploatacji nowoczesne, szybkobieżne tramwaje rodziny 102N. Nowoczesne na tamten czas tramwaje, były zupełnie różnej konstrukcji od eksploatowanych przez poprzednie dekady tramwajów dwuosioowych, które były zdecydowanie lżejsze i o wiele krótsze. W związku z tym wydarzeniem, odpowiednio wcześniej MPK Kraków postarało się o dostosowanie swojego zaplecza technicznego do nowych tramwajów. Dotychczas eksploatowane pojazdy do podnoszenia tramwajów, zbudowane we własnym zakresie na podwoziach dawnych autobusów były niewystarczające na potrzeby szybkiego dojazdu na miejsce wypadku, a następnie ustawienia na torach prawie 26-tonowego pojazdu. Sprawną obsługę wykolejeń nowych tramwajów umożliwił zakupiony w tym samym roku specjalnie zbudowanych dźwigów na podwoziu ciężarówki Star 660D, zaprojektowanej specjalnie na potrzeby wojska. Dzięki takiemu rodowodowi, dźwigowi nie straszne było pokonywanie jakichkolwiek przeszkód terenowych i szybkie podnoszenie wielotonowych ładunków, w tym wagonów tramwajowych wykolejonych na torowiskach leżących daleko od jakiegokolwiek ulicy. Niestety, zamontowany w pojeździe zmodernizowany silnik, charakterystyczny dla wersji Stara 660 z literą "D" na końcu, pomimo nominalnie lepszych osiągnięć, rozpędził pojazd do o wiele niższej prędkości niż słabsze silniki S47 montowane powszechnie w autobusach San H01B. Mimo tego, dwa takie pojazdy były eksploatowane przez krakowskie zajezdnie tramwajowe aż do przełomu 1989 i 1990 roku, kiedy to dostarczono nowsze dźwigi, na bazie nowej generacji pojazdów Star 266. Zachowany egzemplarz był w całodobowej dyspozycji zajezdni w Nowej Hucie przez 30 lat i jeździł jako pojazd uprzywilejowany do wszystkich wykolejeń w rejonie swojego macierzystego zakładu, a następnie został przekazany na cele muzealne do tworzącej się kolekcji zabytkowych pojazdów przy krakowskim MPK. Obecnie pojazd jest eksponatem Muzeum Inżynierii Miejskiej i oczekuje odnowy oraz uruchomienia, aby tak jak kiedyś móc dumnie oczekiwać na ewentualne wezwanie do wykolejenia taboru z epoki.

Ikarus 280/A #856 "Chmurka"



Pogotowie techniczne na bazie autobusu Ikarus 280 w Warszawie.

Poza holowaniem uszkodzonych pojazdów, bardzo istotną sprawą dla zakładów eksploatujących autobusy była możliwość transportu ciężkich części pomiędzy zajezdniami, a także posiadanie mobilnego pogotowia zdolnego do usuwania usterek na mieście. Podobnie jak w przypadku wagonów tramwajowych, krakowskie MPK na podwoziach posiadanych pojazdów zabudowywało różne ciekawe karoserie, dostosowane do pełnienia specjalistycznych funkcji. Przebudowa autobusów na ciężarówkę z różnymi rodzajami zabudowy dosięgło od lat '50 większość eksploatowanych typów autobusów marek Ikarus oraz Jelcz. W latach '80 opracowano kolejną generację pojazdów pogotowia autobusowego, na bazie świeżo dostarczonych do Krakowa przegubowych autobusów serii Ikarus 280.26. Podobnie jak w przypadku przegubowej wersji "ogórków", było to bardzo wdzięczne zadanie, ponieważ nie wymagało ono modyfikacji konstrukcji pojazdu jak to miało miejsce np. w dźwigach budowanych na bazie standardowych autobusów. Zdemontowana została sekcja B znajdująca się za przegubem pojazdu, zabudowano nową ścianę tylną umożliwiającą łatwy dostęp do znajdujących się w autobusie elementów, a także zabudowano gniazdo umożliwiające podpięcie drążka holowniczego do ewentualnego ciągnięcia innych pojazdów. Bardzo popularne były mobilne pojazdy pogotowia technicznego umożliwiające wiele podstawowych napraw autobusów w warunkach miejskich, a najliczniejszą grupę stanowiły mobilne serwisy ogumienia, pozwalające na łatwą wymianę kół w których zostały przedziurawione dętki. Z czasem jednak takie pojazdy stały się zbędne, ponieważ ogumienie w autobusach zostało wymienione na bezdętkowe, a mobilne pogotowia techniczne zaaranżowano w lekkich oraz ciężkich pojazdach ciężarkowych. Jednak jeden ze skróconych Ikarusów przetrwał lata '90 i był eksploatowany na wewnętrzne potrzeby zajezdni Wola Duchacka. pełniąc funkcję wielofunkcyjnego pojazdu transportowego i holownika. W 2017 roku rozpoczęto działania mające na celu odświeżenie pojazdu i uzupełnienie brakujących elementów., przez co w przyszłości ma szansę być bardzo interesującym, czynnym i praktycznym eksponatem kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej, Część oryginalnych detali z lat '80 jakie były zachowane w autobusie trafiło do zabytkowego Ikarusa o numerze #34260. Obecnie autobus posiada nietypowe malowanie granatowe z kolorowymi paskami, jednak ze względu na jeden z poprzednich schematów malowania bywa pieszczotliwie nazywany "chmurką".

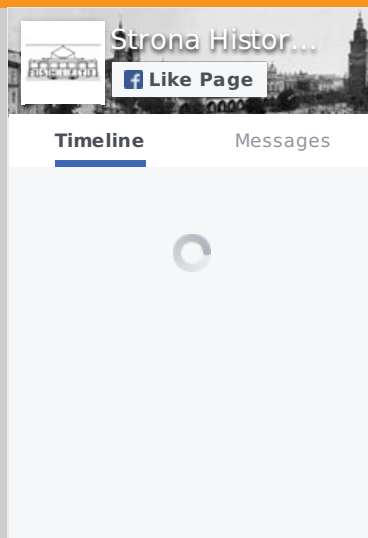
SHiFT w Internecie:



Nasze logo:



Co na Facebooku?



Język / Language:



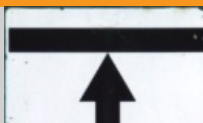
[Polski](#)



[English](#)

Znajdź na stronie:

[Wróć na górę witryny](#)



Nasza strona internetowa używa plików cookies (tzw. ciasteczka) w celach statystycznych i funkcjonalnych. Każdy może zaakceptować pliki cookies albo ma możliwość wyłączenia ich w przeglądarce, dzięki czemu nie będą zbierane żadne

Copyright informacje [Akceptuj](#) [Więcej informacji](#) [transportu](#)