



Historyczny tramwaj doczepny typu KSW znów na torach

2019-08-11

W środę, 7 sierpnia na krakowskie torowiska wyjechał historyczny tramwaj doczepny typu KSW z lat 30. XX wieku, który został odbudowany przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. W niedzielę, 11 sierpnia będzie kursował na Krakowskiej Linii Muzealnej nr 0 z ul. św. Wawrzyńca do Cichego Kącika.

Spośród wyprodukowanych w okresie wojny tramwajów do dziś zachowało się zaledwie kilkanaście pojazdów KSW stanowiąc cenne okazy zbiorów muzealnych. Latem 2017 roku, z uwagi na posiadaną kolekcję pojazdów komunikacji miejskiej, MPK S.A. w Krakowie otrzymało propozycje przejęcia oryginalnego tramwaju doczepnego KSW pochodzącego z austriackiego Grazu oznaczonego tam numerem 126.

W ciągu kilkudziesięciu lat eksploatacji, pomimo przeprowadzonych napraw i remontów, nie wprowadzono w nim większych zmian ingerujących np. w konstrukcję pojazdu, a wprowadzane zmiany dotyczyły głównie podniesienia komfortu przewożonych pasażerów.

W Krakowie po przeprowadzonym remoncie wagon otrzymał oznaczenie z Gdańska, gdzie identyczne pojazdy przez wiele lat były eksploatowane i często prowadzone z wagonami typu Ring, z których jeden także znajduje się w krakowskich zbiorach.

Pierwszy prototypowy wagon KSW (Kriegs Strassenbahn Wagen) powstał w drugim kwartale 1943 roku, w wyniku realizacji projektu produkcji nowego ujednoczonego wagonu tramwajowego dla miast niemieckich. Przy budowie wagonów silnikowych i doczepnych zastosowano najprostsze rozwiązania konstrukcyjne oraz jak największe oszczędności w stosowaniu metali kolorowych (np. mosiądzu i aluminium) z uwagi na wojenną reglamentację. Z tego powodu zrezygnowano m.in. z otwieranych okien. Duże szyby montowano za pomocą uszczelek wprost do nadwozia. Cała konstrukcja nadwozia wykonana była ze stali i obłożona prostymi płytami blaszanymi. We wnętrzu poręczę wykonano z rur stalowych. Dla pasażerów przewidziano drewniane siedzenia w niewielkiej ilości, zakładając przewożenie większości pasażerów na stojąco. Zewnętrznej blachy nadwozia od strony wewnętrznej nie pokryto żadnym materiałem, a oświetlenie stanowiły niczym nie osłonięte żarówki.

Plany produkcyjne zakładały wyprodukowanie 810 sztuk wagonów silnikowych i 1140 doczep dla miast najbardziej potrzebujących nowego taboru tramwajowego. Do końca wojny, czyli do maja 1945 roku, wyprodukowano zaledwie 97 wagonów silnikowych w zakładach Fusch w Heidelbergu oraz 101 przyczep w zakładzie Uerdingen. Wyprodukowane wagony trafiły do siedemnastu niemieckich miast i okupowanej Europy (w tym do Gdańska, Katowic i Poznania). Co warto podkreślić, wagony z Katowic w 1947 roku stały się wzorem do opracowania polskiej wersji zunifikowanego modelu, który po wprowadzeniu do eksploatacji był użytkowany na wszystkich sieciach tramwajowych czynnych po 1949 roku, również w Krakowie. W pierwszym okresie wytwarzane w Polsce tramwaje oznaczone symbolem N i ND były dość wierną kopią wagonów KSW, czego przykładem jest też wagon doczepny ND 502, ale w czasie produkcji wprowadzano liczne zmiany i modyfikacje, które były związane z wcześniej produkowanymi



**Magiczny
Kraków**

tramwajami, w tym wagonami typu K dla Warszawy.