

Zabytkowy wagon „Zeppelin” wraca do Krakowa po drugie życie

2020-11-18

Norymberski wagon „Zeppelin” z początku XX wieku, który był eksploatowany w Krakowie od 1941 roku do początku lat 70. XX wieku (woził pasażerów do lat 60., a następnie przez kilka lat był pojazdem technicznym), wraca do stolicy Małopolski. Po raz drugi przejdzie renowację w Stacji Obsługi i Remontów MPK SA. Tramwaj dotarł do naszego miasta na specjalnej lawecie.

Poprzednio ten sam wagon był remontowany w Krakowie w latach 1983–1984 w ramach współpracy z przedsiębiorstwem komunikacyjnym VAG z Norymbergi. Po zakończonych pracach 30 czerwca 1984 roku, po kilku próbnych jazdach po ulicach miasta, zrekonstruowany tramwaj uroczyście przekazano delegacji z Norymbergi. Była to ostatnia jazda tego unikatowego, wówczas blisko 80-letniego wagonu w Krakowie. Tramwaj wzbogacił kolekcję zabytkowych tramwajów w niemieckiej zajezdni St. Peter. Był wprawdzie sprawny technicznie, ale niestety nie posiadał wyposażenia wymaganego w ruchu ulicznym przez niemieckie instytucje, nie mógł więc być dopuszczony do jazdy z pasażerami. Dlatego właśnie Towarzystwo Przyjaciół Tramwajów – Freunde der Nürnberg-Fürter Straßenbahn e.v, które jest opiekunem tego pojazdu zdecydowało o powrocie „Zeppelina” do MPK SA w Krakowie i poddaniu go ponownej renowacji. Tym razem jednak efektem tych prac ma być wyposażenie tego wagonu we wszystkie elementy, wykonane zgodnie z wymaganą technologią, które umożliwią dopuszczenie go do ruchu na ulicach Norymbergi i przewożenie pasażerów.

Prace renowacyjne „Zeppelina” zostały zaplanowane na okres niemal półtora roku. Na tej operacji zyskają także krakowianie. Efektem porozumienia z norymberskim stowarzyszeniem jest też możliwość wykorzystania części tego tramwaju do odbudowy drugiego, dokładnie takiego samego wagonu, który pozostanie w Krakowie i jako pojazd zabytkowy będzie mógł kursować m.in. w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej.

Historia „Zeppelinów” rozpoczęła się w 1906 roku w Norymberdze. W porównaniu z innymi tramwajami z początku XX wieku „Zeppelin” był cichszy, a dzięki ruchomym podwoziom łagodniej wchodził w zakręty i bez trudu pokonywał je nawet przy dużej prędkości. Do budowy tramwaju o długości 11 metrów wykorzystano amerykańskie rozwiązanie – wózki skrętne. Jak na swoje rozmiary był stosunkowo lekki, gdyż ważył 13 600 kilogramów. Dla zwiększenia przyczepności w czasie ruszania i hamowania, zamontowano w nim piasecznice i hamulec szynowy. Podobnie jak większość ówczesnych tramwajów był dwukierunkowy, tj. na każdym z pomostów miał nastawnik umożliwiający prowadzenie wagonu. Otrzymał także rozwiązanie, które miało zapobiegać przed wciągnięciem człowieka pod koła: belki osłaniające podwozie z boku oraz metalowe kraty z przodu i z tyłu. W oknach i drzwiach przedziału zastosowano system przeciwwagi ułatwiający ich zamykanie. Prąd pobierał za pomocą odbieraka krążkowego, kilkanaście lat później zastąpionego pantografem. Najbardziej charakterystyczną cechą „zeppelina” było pięć bocznych okien: trzy kwadratowe okna rozdzielone dwoma wielkimi, prostokątnymi o powierzchni dwóch kwadratowych.

Do Krakowa „Zeppeliny” trafiły w 1941 roku. Z Norymbergi wysłano wtedy 10 istniejących wagonów silnikowych i dodatkowo 23 przyczepy. Początkowo skierowano je na linię nr 5 (Salwator – Osiedle Oficerskie), a we wrześniu na nowo otwartą linię nr 8, biegnącą od Bronowic do Cmentarza Rakowickiego. Jeździły po Krakowie z reguły bez przyczep. Żywoć norymberskich wagonów w Krakowie okazał się wyjątkowo długi. Nie zostały zniszczone



podczas wojny i z powodzeniem wykorzystywano je również po wojnie. „Zeppelin” zaczęto wycofywać z eksploatacji dopiero w 1959 roku i trwało to do początku lat 70. XX wieku. Dwa „Zeppelin” przez kilka lat służyły jako wagony służbowe: nr 92 jako wagon wieżowy do napraw sieci trakcyjnej, a nr 96 jako pług odśnieżający. Ten drugi skreślono z inwentarza i zdemontowano w roku 1973. Wagon wieżowy, pierwotnie oznakowany 310, a potem raz jeszcze przenieumerowany na 1010, skreślono z inwentarza cztery lata później i odesłano do zajezdni w Nowej Hucie, gdzie oczekiwał na kasację.

W marcu 1976 roku niemieccy entuzjaści starych pojazdów założyli stowarzyszenie „Verein der Nürnberg-Führter Straßenbahn” (Stowarzyszenie Tramwajów Norymberga-Führt - obecnie Freunde der Nürnberg-Fürter Straßenbhan e.v), stawiając sobie za cel dokumentowanie początków komunikacji tramwajowej. Od turystów, którzy odwiedzili Kraków, dowiedzieli się o istnieniu „Zepekina” nr 92. Zwrócili się więc do krakowskiego MPK z prośbą o bliźsze informacje na jego temat. W efekcie umowy o partnerstwie pomiędzy Norymbergą a Krakowem mogła rozpocząć się pierwsza renowacja tego unikatowego wagonu.

Odbudowa wagonu norymberskiego oznaczonego w Krakowie SN3 dała początek współpracy pomiędzy miastami Krakowem i Norymbergą, które dziś są miastami partnerskimi. Jego odbudowa zainicjowana przez miłośników niemieckich, zainspirowała MPK w Krakowie do stworzenia własnej kolekcji historycznych tramwajów i autobusów.