



Historyczny wagon wyjechał na krakowskie tory

2022-09-18

Po długiej, niemal trzydziestoletniej przerwie, mieszkańcy znów będą mogli zobaczyć nietypowy tramwaj typu 105NT, który był eksploatowany w Krakowie w latach 80. i 90. ubiegłego wieku. Ten typ tramwaju nie jest powszechnie znany, bo powstał w niewielu egzemplarzach i nigdy nie trafił do dużej seryjnej produkcji.

Na pierwszy rzut oka wagon 105NT niemal nie różni się od wagonów z serii 105N, czyli popularnych „akwariów”. Historyczny wagon 105NT był bowiem kolejnym etapem w ich rozwoju. To co najistotniejsze i co wyróżnia wagon 105NT jest jednak niewidoczne dla obserwatora – dotyczy konstrukcji i rozwiązań związanych z napędem tramwaju.

Wszystko zaczęło się w 1982 roku, kiedy MPK nawiązało współpracę z Akademią Górniczo-Hutniczą. Efektem tego wspólnego działania miało być powstanie nowoczesnego napędu impulsowego mogącego zastąpić układ oporowy, oferowany przez producenta tramwajów. Rozwiązanie to nie było pierwszą tego rodzaju próbą, jaką podejmowano w Polsce. Wykonany prototypowy tramwaj 105NT z nowym numerem „1” oddano do eksploatacji, jeszcze bez pasażerów, w marcu 1984 roku. Ale już w latach 1986–1988 do ruchu trafiło w sumie pięć wagonów tego typu, które woziły pasażerów.

W 1986 roku Konstal otrzymał zlecenie produkcji zaledwie 10 zmodernizowanych i wyposażonych w nową aparaturę wagonów 105NT, które miały trafić do pięciu przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce. Powstały dopiero w 1989 roku.

Konstal, pomimo pierwotnego entuzjazmu, dość szybko zrezygnował z masowej produkcji. Głównym powodem był brak niezbędnych do budowy aparatury komponentów i chętnych do jej wytworzenia. Z kolei eksploatacja wagonów 105NT w Krakowie, choć początkowo dobrze odbierana, w krótkim czasie okazała się problematyczna. Prototypowe rozwiązania, brak części, a przede wszystkim brak odpowiednio przeszkolonej kadry, niezbędnej do utrzymania nietypowych pojazdów, zmuszał przewoźnika do coraz częstszego wycofywania ich z ruchu.

Odbudowa wagonu 105NT pewnie nie byłaby możliwa, gdyby nie współpraca z Tramwajami Śląskimi. W 2007 roku taki właśnie wagon wypożyczono z Katowic, aby pełnił rolę holownika w Stacji Obsługi i Remontów MPK. Wtedy jego zadaniem było przetaczanie pudeł, jak i całych wagonów NGT6 pomiędzy halami. Z Katowic przyjechał wtedy do Krakowa jeden z dziesięciu, wyprodukowanych przez Konstal w 1989 roku wagonów 105NT. Wagonowi nadano numer 1001 należący do grupy pojazdów technicznych. Niebawem też sfinalizowano zakup tramwaju. W zamian na Śląsk trafił jeden z krakowskich wagonów 105Na. Zakończenie montażu wagonów NGT6 Bombardiera zbiegło się z awarią wagonu 105NT. Odstawiony w zajezdni Podgórze, pomalowany na pomarańczowo tramwaj, oczekiwał na naprawę.

Ostatecznie wagon udało się odbudować w 2022 roku. Na ulicach wyróżniać go będzie barwa, bowiem wagon pomalowany został na czerwony kolor, który był charakterystyczny dla śląskiej komunikacji. Wagon będzie także pełnił rolę pojazdu technicznego bowiem w wagonie



**Magiczny
Kraków**

zamontowano stelaż utrzymujący drugi pantograf ze zraszaczem, pompę i zbiorniki płynów, a więc system wykorzystywany do zabezpieczania sieci trakcyjnej przed oblodzeniem. Równocześnie w wagonie pozostawiono fotele pasażerskie, co pozwoli na wykorzystanie wagonu także na Krakowskiej Linii Muzealnej w okresie letnim. W odbudowanym wagonie 105NT została zastosowana nowa aparatura wyprodukowana przez firmę Woltan.

Mieszkańcy mogli nim podróżować podczas parady historycznych i współczesnych tramwajów, która przejechała krakowskimi ulicami w niedzielę, 18 września – wyjazd z zajezdni tramwajowej Nowa Huta o godz. 11.00.