

Miasta wymieniają się zabytkowymi tramwajami, bo to spora atrakcja. Szczecin znów został w tyle

21.06.2025, 08:00, Andrzej Kraśnicki jr

Kraków, Wrocław, Warszawa i Poznań wymieniają się swoimi pięknie odrestaurowanymi, zabytkowymi tramwajami podbijając serca turystów i swoich mieszkańców. Szczecin został w tyle i marnuje swój potencjał

Z zazdrością patrzę na to, jak w ostatnich latach w największych polskich miastach z bogatymi tradycjami tramwajowymi rozkwita turystyka oparta na zabytkowym taborze. Jest to szczególnie widoczne tego lata.

Kraków i zabytkowe tramwaje

W tym roku krakowscy tramwajarze obchodzą 150-lecie komunikacji miejskiej w stolicy Małopolski. Z tej okazji tamtejsze MPK Kraków (odpowiednik "naszych" Tramwajów Szczecińskich i dwóch miejskich spółek autobusowych) przygotował specjalne wydanie Krakowskiej Linii Muzealnej. 22 czerwca na trasę wyjadą historyczne składy wypożyczone z Warszawy, Poznania i Wrocławia. I tak będzie do 21 września w każdy weekend.

Ze stolicy pod Wawel trafił wagon typu K. Warszawa zamówiła w 1939 roku 60 takich wagonów. W związku z wybuchem wojny zasiliły tabor berliński, dlatego potem były nazywane berlinkami. Po wojnie ocalone wagony zostały sprowadzone do Warszawy. Jeden z nich jest

pięknie odrestaurowany i oczywiście zdolny do jazdy. Już zaliczył pierwszy przejazd po krakowskich torach.

"Czerwony tramwaj z dużym napisem "Warszawa" na dachu był w Krakowie sensacją, choć przejazdy zabytkowych pojazdów po torach w tym mieście nie są nowością. Wycieczkę krakowskie MPK zorganizowało specjalnie dla dziennikarzy ze stolicy. Na widok pojazdu z lat 40. krakowianie otwierali szeroko oczy" - relacjonował ten przejazd dziennikarz "Wyborczej".

Z Wrocławia do Krakowa przyjechał z kolei wagon 4N z 1960 roku. Będzie jeździł w składzie z pasującą do niego przyczepą, którą ma na swoim stanie krakowskie MPK.

Hitem będzie jednak skład z Poznania, czyli wagony Typ I i Carl Weyer z końca XIX wieku. "Tym samym po raz pierwszy w 150-letniej historii krakowskiej komunikacji miejskiej pasażerów będzie woził tramwaj elektryczny z XIX wieku. Nigdy wcześniej taka sytuacja nie miała miejsca. Pierwsze tramwaje elektryczne wyjechały w Krakowie w XX wieku" - opisuje to historyczne wydarzenie MPK Kraków.



Wagon Bergische Stahlindustrie Typu I z wagonem doczeptym Carl Weyer Modertrans

Poznań ma historyczny tramwaj ze Szczecina

Krakowskie MPK miało się czym odwdzińczyć za wsparcie historycznej linii. Do Warszawy na letni sezon wypożyczony został przegubowy wagon tramwajowy typu 102Na, wyprodukowany w 1970 roku w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych. Kursuje na linii 36 i jest dla warszawiaków atrakcją, przypominającą czasy "parówek", jak nazywano chorzowskie tramwaje, które w wersji jednoczołowej stanowiły niegdyś filar stołecznej komunikacji.

Poznań, chociaż wypożyczył swój najcenniejszy skład do Krakowa, nie został z niczym. Na tamtejszej historycznej linii kursuje sporo ciekawego taboru. To tramwaje 102N, 102Na, 105N, GT6, GT8, a także chorzowska "enka" z bardzo ciekawym wagonem doczeptym S2D. Wagon wyprodukowany został w Waggonfabrik Wismar w 1930 r. na zamówienie Stettiner Strassenbahn (Tramwaje Szczecińskie). Po wojnie był jednym z tych, które w końcu 1945 roku Szczecin sprzedał Poznaniowi. Nasze miasto potrzebowało gotówki, stolica Wielkopolski taboru. Wagon służył do lat 70., a potem pełnił funkcję altanki na jednym z ogrodów działkowych. Był zrujnowany, gdy został wyciągnięty i przesłany do MPK Kraków na gruntowny remont. Krakowska spółka specjalizuje się w takich pracach. Kraków tak pozazdrościł Poznaniowi szczecińskiego tramwaju, że korzystając z okazji, zrobił kopię wagonu do własnych zbiorów.



Wyremontowany wagon doczepny S2D przygotowany do transportu do Poznania MPK Kraków

Współpraca Krakowa i Poznania sięga także poprzednich lat, bo było już tak, że historyczny skład ze stolicy Małopolski jeździł po stolicy Wielkopolski. Nowością nie są też wymiany taboru między Krakowem a Warszawą.

- Być może będziemy w przyszłym roku rozszerzać taką współpracę o kolejne miasta, trwają rozmowy z Gdańskiem - mówi Witold Urbanowicz, rzecznik MPK Kraków.

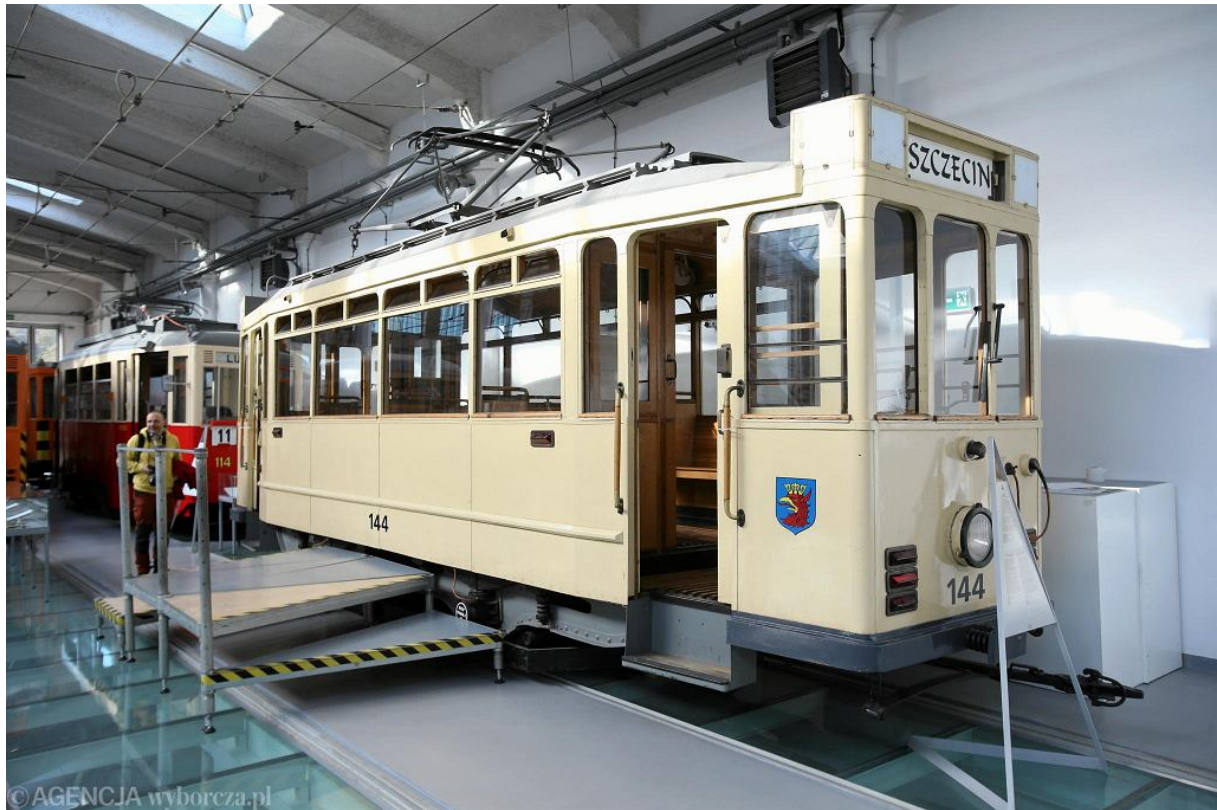
Gdańsk też ma się czym pochwalić, bo po tamtejszych torach turystów wozi między innymi tramwaj Bergmann z 1927 roku oraz polskie wozy 102Na z 1970 roku i 105N z 1977 roku.



Na pierwszym planie gdański Bergmann Fot. Renata Dąbrowska / Agencja Wyborcza.pl

Szczecin ma unieruchomione zabytki

Szczecin niestety w tym wszystkim nie uczestniczy, bo nasz historyczny tabor jest w stanie więcej niż wątplym. Owszem, mamy uruchamianą w wakacje linię 0, którą obsługuje pojedynczy tramwaj typu N zwany "Perełką", ale to wszystko. Po remoncie gdzieś na bok odstawiony został skład tramwajów 4N, które do 1996 roku woziły szczecinian. Inne ciekawe, wartościowe tramwaje wylądowały w Muzeum Techniki i Komunikacji i są tam po prostu martwymi eksponatami. Szkoda, bo taki Bremen z 1926 roku został przecież niemałym wysiłkiem ponad 20 lat temu doprowadzony do stanu, w którym mógł wozić pasażerów.



Tramwaj Bremen w Muzeum Techniki i Komunikacji Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Na torach muzeum utknął też przegubowy tramwaj 102Na. Gdzieś w zakamarkach zajezdni Tramwajów Szczecińskich mamy też inne ciekawe, historyczne tramwaje, które od złomowania uratował jedynie wpis do rejestru zabytków. Wśród nich jest skład 105N w wersji z lat 70. XX wieku, czy też także "stopiątka", ale w wersji do nauki jazdy. Łącznie to 16 pojazdów, także technicznych. Nie nadają się jednak do jazdy, konieczny byłby kosztowny remont.



Tramwaj 105N Nauka Jazdy Andrzej Kraśnicki jr

Szczecin został w tyle

Oczywiście, doskonale zdaję sobie sprawę, że domaganie się, by wykładać gotówkę na zabytkowe tramwaje w sytuacji, w której szczecinian wożą stare, wysokopodłogowe pojazdy, kiedy trzeba myśleć o generalnym remoncie Swingów, kiedy rozsypuje się zajezdnia "Golęcin", nie brzmi zbyt poważnie. I nie zamierzam przekonywać, że tak nie jest. Poznań, Kraków, Wrocław, nie mówiąc o Warszawie, bo to jednak inna kategoria, pod względem jakości komunikacji tramwajowej dawno i daleko już nam odjechały. Tam troska o historyczny tabor nie musi odbywać się kosztem tego, czym mieszkańcy tych miast jeżdżą na co dzień.

To po prostu tylko jeszcze jeden dowód na to, jak ponad 20 lat fatalnej polityki władz Szczecina wobec komunikacji miejskiej zmarnowało także turystyczny potencjał, który inne miasta potrafią wykorzystać.