



„Bulwy” i 3D

W 2006 r. zaprezentowano pierwszą „bulwę”, czyli wagon z opływowym przodem i tyłem. W latach dwutysięcznych była to podstawowa forma modernizacji. Zmiana była głównie estetyczna, aparatura elektryczna niewiele różniła się od pierwotnej. Nadal stosowano przestarzałą aparaturę, choć oczywiście wykonaną z nowych elementów. W międzyczasie prowadzono też eksperymenty z nowocześniejszym wyposażeniem od dwóch łódzkich firm: ZAE Woltan i Enika. Wyroby tych dwóch firm, a szczególnie Woltanu, trafiły do najbardziej zaawansowanej, trzydrzwiowej wersji „bulwy”, budowanej od 2011 r.



Dane techniczne	
Typ	805Na
Producent	Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych „Konstal”
Lata budowy	1979-1990
Długość	13500mm
Szerokość	2400mm
Ciężar własny	16800kg
Typ silników	LTa-220 (4x41,5kW)
Liczba miejsc	20 siedzących, 105 stojących

Wesprzyj nas

Działalność Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi opiera się o wolontariat i społeczną pracę członków. Renowację zabytkowych tramwajów i opiekę nad Zajezdnią Muzealną Brus realizujemy wyłącznie w czasie wolnym. To dzięki Waszemu wsparciu jesteśmy w stanie prowadzić naszą działalność. Zachęcamy do zwiedzania Zajezdni Muzealnej Brus i udziału w wydarzeniach organizowanych przez KMST, a także do zapisywania się do naszego Stowarzyszenia.

Działalność Klubu można wesprzeć także finansowo: wpłacając darowiznę na konto lub przekazując 1,5% swojego podatku.

Istnieje także możliwość wynajęcia naszych tramwajów. Zapraszamy do kontaktu!



Klub Miłośników Starych
Tramwajów w Łodzi

KLUB MIŁOŚNIKÓW STARYCH TRAMWAJÓW W ŁODZI

ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź,
tel. +48 574-336-021, NIP: 725-190-86-57
nr. konta: 41 1240 3073 1111 0010 2793 7137
KRS: 0000219490

🌐 www.kmst.pl ✉ kontakt@kmst.pl 📱 📷 📺 [kmstlodz](https://www.facebook.com/kmstlodz)

tuptuś - zwyczajowa nazwa wagonów 805Na nadana przez motorniczych

Tekst: Robert Maćkowiak

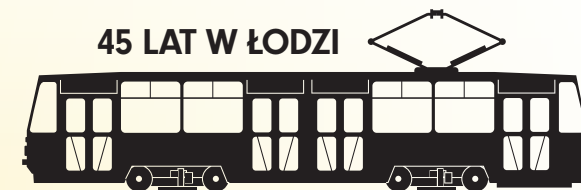
Korekta: Jakub Tarka

Skład i oprawa graficzna: Maciej Zieliński

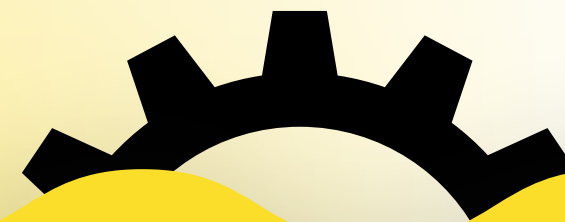
Wykorzystane fotografie pochodzą ze zbiorów (w kolejności):

Wojciecha Dębskiego (1, 2), Zbigniewa Szafrąńskiego (3), Łukasza Stefańczyka (4, 5) oraz Damiana Świąconka (6)

45 LAT W ŁODZI



tuptuś



Historia wagonów
typu 805Na w Łodzi



Klub Miłośników Starych
Tramwajów w Łodzi

Historia wagonów typu 805Na w Łodzi

Pod koniec lat 70. XX wieku po łódzkiej sieci tramwajowej poruszało się ponad 800 wagonów: 657 dwuosioowych „enek”, oraz 160 przegubowców serii 802N, 102NaW i 803N. Choć liczby mogą imponować, rozwijające się miasto potrzebowało więcej tramwajów. W tym czasie w chorzowskim Konstalu trwała już produkcja nowego typu 105N dla miast posiadających sieć tramwajową o rozstawie torów 1435 mm (w Łodzi wynosi on 1000 mm, co w okresie PRL opóźniało dostawy nowych tramwajów).

Prototyp 105NW i pierwsze 805N

W 1977 r. do Łodzi trafiły pierwsze dwa wagony nowego typu, oznaczone jako 105NW. Po raz pierwszy łódzcy motorniczowie zetknęli się z zupełnie innym sposobem prowadzenia tramwaju – zamiast kręcić korbą, rozruch i hamowanie uruchamiano za pomocą zamontowanych w podłodze pedałów. Przez rok motorniczowie uczyli się nowych wagonów, by wiosną 1978 r. wraz z dostawą 25 tramwajów oznaczonych jako 805N rozpocząć nowy etap łódzkiej komunikacji miejskiej.



„Osiemsetpiątki” podbijają Łódź

Jesienią 1979 r. do Łodzi przybyły pierwsze wagony nowego podtypu 805Na. Różniły się zmienioną instalacją elektryczną, dzięki której zużywały mniej prądu. W latach 1979-1981 do łódzkiego MPK przybyło aż 156 egzemplarzy! Pojazdy najpierw przydzielono do zajezdni przy ul. Tramwajowej, a później także na Dąbrowskiego. W 1984 r. dwa wagony trafiły na Helenówek, a pod koniec 1985 r. pierwsze sztuki otrzymały Chocianowice.

Nowa zajezdnia dla nowych tramwajów

15 marca 1986 r. otwarto zajezdnię przy ul. Telefonicznej, która od samego początku była projektowana z myślą o „osiemsetpiątkach”. Stacjonują tam do dziś. Nowy tabor wypierał z łódzkich ulic przestarzałe wagony serii 2N i 5N. Jediną zajezdnią, która nigdy nie eksploatowała 805Na był Brus. Ostatnie dostawy nowych wagonów odbyły się w 1990 roku. Łącznie do Łodzi dostarczono 466 tramwajów tego typu.



Modernizacje i inne wariacje Remonty kapitalne

Początkowo remonty „osiemsetpiątek” wykonywał Konstal, lecz z czasem MPK powierzyło je swojemu wyspecjalizowanemu zapleczu technicznemu. Na przestrzeni lat opracowano wiele odmian i podtypów, różniących się wyglądem lub aparaturą. Każdy remont kapitalny wydłużał żywotność wagonów o kolejne lata.

805NS

W 1990 roku do Łodzi trafiła seria 10 wagonów oznaczonych jako 805NS. Posiadały rozruch stycznikowy, ale sterowany elektronicznie. Prace nad takim napędem prowadzono w łódzkim MPK od 1985 roku. Tramwaje wizualnie niewiele różniły się od zwykłych 805Na, uwagę zwracał brak pedałów oraz ręczny zadajnik jazdy w kabinie motorniczego.



805N-EL i 805NCh

W 1998 r. we współpracy z austriacką firmą Elin EBG Traction opracowano projekt modernizacji w oparciu o silniki asynchroniczne. Jako pierwsze modernizacji poddano wagony nr 1368 i 1369. Plan zakładał przebudowę jeszcze 40 pojazdów, lecz skończyło się na połowie tej liczby. Wynikało to z wysokiej ceny aparatury oraz jej awaryjności. Motorniczowie wspominają jednak, że przy umiejętnej jeździe tramwaje nie sprawiały problemów. „Eliny” stacjonowały pierwotnie we wszystkich trzech zajezdniach łódzkiego MPK (Telefoniczna, Dąbrowskiego, Chocianowice), lecz od 2004 r. przypisane były do tej pierwszej. Ostatni skład woził pasażerów do 2019 r., następnie pełnił rolę holownika. W 2024 r. trafił na złom. Z kolei w 1997 r. wagon nr 1451 otrzymał impulsowy układ rozruchu i hamowania firmy AEG, zwany „chopperem”. Aparatura okazała się bardzo awaryjna i dalszych modernizacji zaniechano.