

Pożegnanie wagonów holenderskich

Szanowni Czytelnicy,

Tramwaje holenderskie towarzyszyły nam przez ostatnie 20 lat. Wraz z dostawą pierwszych pojazdów latem 1991 roku rozpoczęła się w Poznaniu nowa era w komunikacji miejskiej. Czas płynie nieubłaganie, miejsce wagonów holenderskich zajmą dziś nowsze pojazdy.

Ku pamięci wagonów holenderskich oddajemy w Wasze ręce specjalne wydanie czasopisma Przystanek – w całości poświęcone tramwajom serii 1G, 2G i 3G, eksploatowanym w latach 1991-2011 w Poznaniu.

*Z życzeniami przyjemnej lektury
Redakcja Przystanku*

Krótką historią holenderskich wagonów w Poznaniu Dwadzieścia lat historii

Tomasz Gieżyński

O wagonach holenderskich mówi się w Poznaniu różnie. Jak każdy typ pojazdów, mają one oczywiście zarówno swoich zwolenników, jak i przeciwników. Bezspornie jednak należy podkreślić, że oto jesteśmy świadkami ich odejścia, zakończenia eksploatacji typu pojazdu, który towarzyszy nam od bez mała 20 lat. Nie jest to żaden poznański rekord, zważywszy jednak na fakt,

że wcześniej kilkadziesiąt lat pojazdy te woziły mieszkańców Amsterdamu, liczba ta musi wzbudzać szacunek. Korzystając z okazji ostatnich spotkań z holendrami wybierzmy się na przejażdżkę w tę nieodległą przeszłość naszego miasta, gdy żółtopopielate tramwaje wzbudzały niekłamane zaskoczenie na wciąż szarych ulicach noszących wyraźne piętno poprzedniego systemu.



Wagon 1G 866 na pętli Miłostowo. Różnica technologiczna pomiędzy wagonami importowanymi a pojazdami konstrukcji krajowej widoczna była gołym okiem.

Fot.: Marek Malczewski, lato 1991

Lata okolic przełomu 1990/1991 charakteryzowały w całej Polsce dwa tramwajowe wskaźniki – brak taboru mogącego sprostać potrzebom przewozowym i katastrofalny stan tego, co znajdowało się na inwentarzu. Jak Polska długa i szeroka królowały wyroby Konstalu Chorzów (w przypadku generacji N także niedobitki ze Stoczni Gdańskiej oraz fabryk wagonów w Sanoku i Świdnicy). Brak funduszy na remonty i zakup nowego taboru (dotąd tramwaje po prostu dostawano z przydziału) zaowocował pierwszymi odważnymi decyzjami w zakresie zakupu używanego taboru z zachodu Europy. Jak mantrę powtarzano regułka o doskonałym stanie i nowoczesnych rozwiązaniach zastosowanych w 30- lub 40-letnich wagonach. Wszędzie kierowano się zasadą wspomoczenia komunikacji przez kilkuletnią, tymczasową eksploatację tramwajów z demobilu. Po Krakowie (T4+B4 z Norymbergi), Gorzowie Wlkp. (4EGTw z Kassel) i Łodzi (GT6 z Bielefeld) także Poznań otrzymał tabor, do którego zupełnie nie byli przyzwyczajeni zarówno pasażerowie, jak również motorniczowie i obsługa warsztatowa. 11 lipca 1991 roku na Ogrodach rozładowano pierwszy wagon z Amsterdamu, a był nim 1G 873.

Wszelkich „naj” wkrótce namnożyło się co niemiara. Najdłuższy, najcichszy, najmniej awaryjny, najfajniejszy, jedyny dwuprzegubowy i ośmioosiowy tramwaj nie tylko w Poznaniu, ale i w całej Polsce. Seria szybko się powiększała i przypadła do gustu użytkownikom. Na tle

zdezelowanych tramwajów polskiej konstrukcji żółte przegubowce, z wydajnym ogrzewaniem, dobrym przyspieszeniem i hamowaniem, przyciskami do otwierania drzwi i charakterystycznym dzwonkiem jawiły się niczym istna rewolucja. W latach 1991-1995 sprowadzono łącznie 20 holendrów z serii 1G (851, 853, 854, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 866, 868, 871, 873) i 2G (876, 877, 879, 880 i 881), z których w ruchu pojawiło się 18 sztuk (nie wdrożono 860 i 862), jednak nigdy nie było ich naraz więcej niż 17 – wagon 857 wycofano z użytku przed zakończeniem tej transzy dostaw. Wszystkie tramwaje trafiły do zajezdni Gajowa, gdzie zastąpiły wycofane ostatecznie z dniem 31.12.1992 r. polskie, dwuosiowe wagony generacji N. Wybór zajezdni nie był przypadkowy. Konstrukcja hal i bram wjazdowych wykluczała tam eksploatację tramwajów polskich generacji 102N i 105N. Na Gajowej po prostu musiały mieszkać wagony o mniejszej skrajni, a wąskie holendry nadawały się do tego celu znakomicie. Nie obyło się jednak bez drobnych prac – poszerzono wrota bram wyjazdowych z hali od strony Zwierzynieckiej. Holendry zadomowiły się w nowym miejscu pracy, pracownicy zaplecza i motorniczowie polubili je za bezawaryjną eksploatację. Nawet układ hydrauliczny – nowość w naszych tramwajach – nie powodował żadnych kłopotów, mimo wcześniejszych obaw.

Dobry stan lakieru, a także fakt, że holendrom pozostawiono w MPK Poznań oryginalne numery taborowe sprawiły, że przez długi czas wszystkie przegubowce z Amsterdamu jeździły w oryginalnym malowaniu, z oryginalnymi czarnymi cyframi i królewskim herbem oraz logo poprzedniego właściciela. Do tego doszedł tylko herb Poznania i napis „MPK”. Nie zmieniano też zbyt wiele w wyposażeniu pojazdów: pozostawiono na przykład bardzo charakterystyczny bęben z numerami linii, oznaczeniami kolorystycznymi i listą końcówek. Taśmę wykorzystano do wyklejenia poznańskich nazw pętli i zajezdni. Wewnątrz w zasadzie tylko pozbyto się pewnej ilości siedzeń, tworząc przy II i IV drzwiach wygradzenia dla wózków. W tej postaci holendry skierowano do obsługi linii, początkowo 7, 8, 16, 17 i 20 oraz rezerw czynnych. W tę ostatnią rolę żółte wagony wcielały się zwłaszcza po wycofaniu wagonów N, gdy wprowadzono nowy układ 13 linii tramwajowych z zabezpieczeniem wypadających kursów poprzez stojące na pętlach tramwaje rezerwowe. Dzięki uruchamianym korbką filmom z numerami linii i końcówkami, holendry mogły być błyskawicznie przedysponowane z jednej linii na drugą, co w przypadku innych tramwajów, wyposażonych w blaszane tarcze dachowe, już takie proste nie było. Z czasem znaczenie holendrów jako rezerw czynnych malało i zanikło ostatecznie całkiem niedawno, po wprowadzeniu zmodernizowanych „stopiątek” z elektrycznymi wyświetlaczami na dachu.

W swojej karierze holendry przydzielano do planowej obsługi linii 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24 i 25. Śmiało można powiedzieć, że nieplanowo pojawiły się także na większości pozostałych. Ważnym wydarzeniem w historii ich obsługi było otwarcie trasy PST, a później przydzielenie wykonywania zadań na kursujących tam liniach 14 i 15. Wagony sprawdziły się na najszybszej trasie tramwajowej w Polsce, gdzie mimo tłoku i jazdy na granicy możliwości



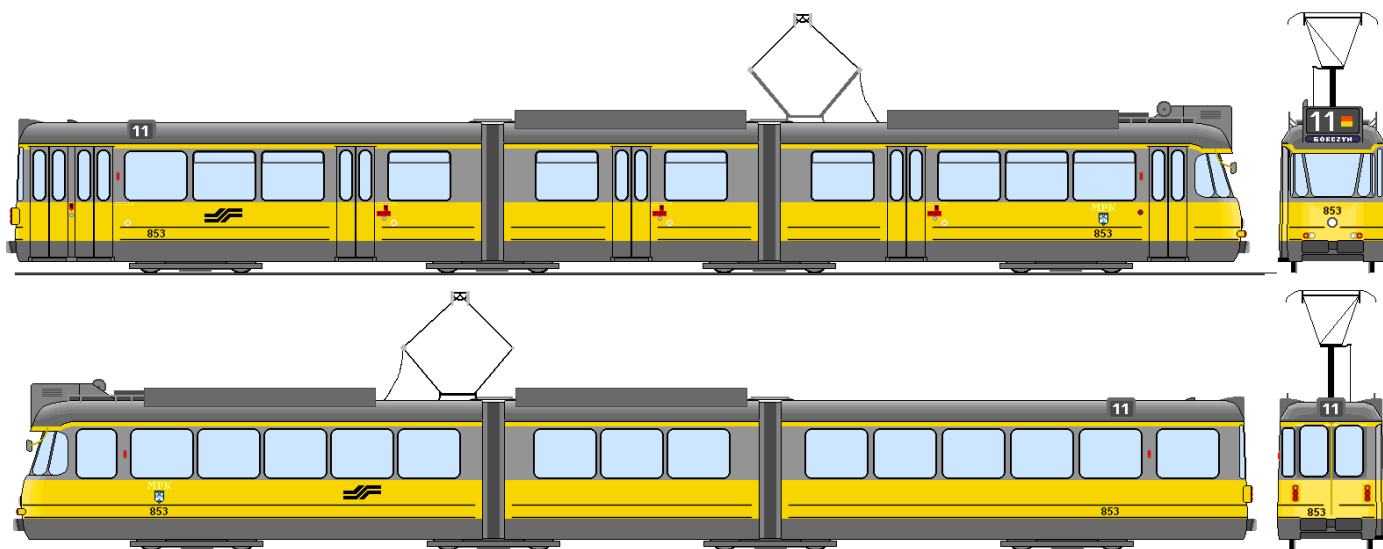
W 1902 roku wprowadzono w Amsterdamie barwne oznaczenia linii tramwajowych, podobne do tych jakie obowiązywały u nas za czasów tramwajów konnych. Dziś krok ten tłumaczy się ówczesną dużą liczbą analfabetów, którzy nie umieli czytać. Po roku 1903 do kolorowych symboli dołączyła także cyferka, znajdująca się w środku metalowego koła zamocowanego na odbieraku prądu. Później zaczęto stosować także dachowe latarenki z namalowanym na szybach numerem linii. Podziału kolorowych kodów dokonano w roku 1904, na podstawie obowiązującego wtedy układu linii tramwajowych. I tak:

- =>Jeden kolor: linie otaczające starówkę, od wewnątrz do zewnątrz, tzw. Ringlinie. Np.: linie 3, 7, 9. Ciekawostką jest linia nr 13, która posiada oznaczenie w postaci niebieskiej „gwiazdy” na białym tle, a należy także do linii ringowych. To nietypowe oznaczenie spowodowane było tym, że wagony gospodarcze zamiast kolorowego znaczka posiadały białe pole. Podobnie linia nr 7 posiada niebieski pasek na białym polu.**
- =>Dwa kolory w postaci dwóch trójkątów: linie prowadzące z Centrum miasta (Centraal Station) w południowe i południowo-zachodnie rejony miasta. Np.: linie 1, 2, 15.**
- =>Dwa kolory obok siebie w postaci dwóch pionowych prostokątów: linie północ-południe, jadące z północnych części miasta w rejony południowe i południowo-wschodnie. Np.: linie 4, 8, 12.**
- =>Dwa kolory, jeden nad drugim, w postaci dwóch poziomych prostokątów: linie biegnące we wschodnie kierunki miasta. Np.: linie 5, 11, 17.**

Po roku 1918 powstały linie, które otaczały miasto nie wjeżdżając do Centrum. Linie te otrzymały oznaczenie w postaci trzech pionowych prostokątów obok siebie. Np.: linie 6, 20, 23. W przypadku, gdy jakaś linia zmieniała bieg, wówczas zmieniano jej kolorowy kod na odpowiadający nowej trasie. Dopiero w latach pięćdziesiątych do Amsterdamu zaczęły docierać wagony z dużym filmem, w których kolorowy znaczek przypisany był na stałe do numeru linii. Dlatego od tego czasu geograficzny system z roku 1904, nie zgadzał się w przypadku zmiany tras lub powstawania nowych linii. Z biegiem lat popełniono także wiele różnych błędów, np.: linia 25, która powstała w 1930 roku, jest typową linią północ-południe, a więc powinna posiadać dwa kolory obok siebie, a nie trzy. Ciekawostką jest także to, że przez prawie 100 lat podstawowy przebieg linii 1, 2, 7 i 10, w zasadzie nie uległ zmianie.

Grzysztof Dostatni, fot.: MJ, 22.03.2006

eksploatacyjnych sprawowały się nad wyraz dobrze. Oczywiście, były też mankamenty – zwłaszcza pasażerowie skarżyli się na niesamowitą duchotę w lecie wewnątrz pojazdu, spowodowaną małą ilością uchylnych okien (większość nie była w żaden sposób otwieralna)



Rys.: Jędrzej Nowak

oraz wąskie drzwi, mało miejsca wewnątrz pojazdu i twarde siedzenia. Żółte kolory też nie cieszyły naszych oczu wiecznie – pierwszą reklamę dostał 873 w 1995 roku, z czasem wszystkie tramwaje oprócz 854 pokryły pstrokate ogłoszenia. 854 zachował się jako ostatni, gdyż przez większość swej służby pełnił rolę wagonu szkoleniowego. Pierwszym zielono-żółtym wozem ze starszych serii był 868. Część reklam holendry wozili na specjalnych, przeznaczonych do tego tablicach wzdłuż bocznych ścian dachu.

Dość długo, bo do 1998 roku, holendry nie ulegały poważniejszym awariom i wypadkom. Wtedy jednak nastąpiło kilka wydarzeń: pożar wagonu 877 i wycofanie z ruchu wagonu 863 po dogłębnym przeglądzie będącym następstwem pożaru 877, następnie kolizja 853 będąca efektem braku hamowania, w końcu nieuwaga motorniczego i wjazd wagonu 880 do zajezdni Głogowska z prędkością ok. 50 km/h, skutkiem czego rozbity został cokół, na którym w charakterze pomnika stał ongiś wagon konny... Wszystkie te tramwaje skasowano i stopniowo ilość wagonów amsterdamskich zaczęła maleć. Nie można ich było jednak całkowicie usunąć, gdyż wciąż MPK ograniczone było skrajnią budowli na terenie zajezdni Gajowa. Dopóki nie było nowej zajezdni (a ta, jak wiemy, do dziś nie zaczęła być budowana), na Gajowej musiały stać jakieś wagony i to tylko takie, które się tam mogły zmieścić. Padło zatem na kolejne holendry – tym razem nieco nowszej, ale wciąż identycznie wyglądającej serii 3G. W roku 2003 dokonano wymiany: pozostające przy życiu 12 sztuk wagonów 1G i 2G skasowano (ostatnim skasowanym był znów szkoleniowy 854), a na stan przyjęto świeżo przybyłe 11 sztuk 3G z Amsterdamu. Wszystkie oprócz jednej sztuki (późniejszy 810) miały już nowe, białe niebieskie malowanie amsterdamskie i numery z zakresu od 602 wzwyż, w Poznaniu zajętego przez wagony GT6.

Otrzymały one zatem numery 800-810 i zielono-żółte malowanie, w którym w komplecie przejeżdżyły do końca swej służby. Charakteryzowały się też nieznacznymi różnicami w stosunku do 1G i 2G, wynikającymi z przebytej niedawno w Amsterdamie naprawy głównej i dodatkowymi innowacjami wprowadzonymi w Poznaniu.

„Nowe” holendry przybyły wyposażone w wysoki, wygodny fotel motorniczego, w skuteczne i sprawne nawiewy sufitowe, stanowisko dla konduktora w III członie pojazdu i zastawki wymuszające jednokierunkowy ruch w drzwiach wejściowych. W Poznaniu boks konduktora i zastawki usunięto, wyposażono też wagony w przyciski do otwierania drzwi analogiczne jak w odchodzących seriach 1G i 2G. Dodatkowo 3G dostały rejestratory zdarzeń i reflektor od pocziwej „syrenki” na tyle pojazdu, przydatny przy jeździe tyłem z pulpitu manewrowego. Po około roku eksploatacji filmy z nazwami końcówek zmieniono z granatowych na białe (a czcionkę z białej na czarną).

Pech dosięgł także dwa spośród holendrów trzeciej serii. Najpierw w wagon 803 wjechał z impetem skład stopiłek, potem zaś wóz 808 wyskoczył z torów i uderzył w kamienicę. Wydarzenia te spowodowały kasację wozów, ale w sumie tylko nieznacznie wyprzedziły pożegnanie całej serii. W dniu 28.12.2010 r. stała się bowiem rzecz straszna i dotychczas w Poznaniu bezprecedensowa. Decyzją władz miasta zamknięto zajezdnię Gajowa, najstarszy czynny tego typu kompleks w Polsce i jeden z najstarszych w Europie. Ziemię sprzedano portugalskiemu inwestorowi, a tramwaje przeniesiono teoretycznie do zajezdni Madalińskiego. W praktyce jednak zdecydowana

**Wagon 873 mknie w kierunku Poznania.**

Fot.: Marek Malczewski, 11.07.1991



Poznań nie zdecydował się na import nowszych serii holendrów. Na zdjęciu: 7G 714 i 8G 727.

Fot.: Marek Malczewski, lipiec 1998

większość z nich musi nocować na Wilczaku lub torach odstawczych przy ul. Budziszyskiej. Tak dzieje się też z holendrami pozostającymi przy życiu, które muszą czasami nocować nawet na ul. Przelajowej, na trasie na Wilczak. Stopniowo jednak ich ilostan maleje, a związane jest to z dostawami następnych niemieckich GT8 z Duesseldorfu i brakiem ograniczeń skrajni budowli. Przypomnijmy, że to w zasadzie ten jedyny techniczny argument, wynikający z konstrukcji Gajowej, trzymał holendry przy życiu. Nie ma Gajowej, nie ma więc holendrów...

Od początku roku skreślono z inwentarza i oddano na złom wagony 801, 802, 804 i 810. Wagon 800 dostał szansę na kolejne życie – wróci do domu, do Amsterdamu, gdyż zainteresowali się nim tamtejsi hobbysci. W tej chwili w ruchu są już tylko wagony 805, 806 (informacja z 2.06: po spaleniu silnika nie będzie naprawiany), 807 i 809. Spośród nich to 805 ma największe szanse przetrwania, jest bowiem przewidziany do zachowania jako jeżdżący eksponat muzealny. Członkowie KMPS przejmą go pod swoją opiekę, podobnie jak sprawa ma się już w przypadku liniowych, ale jednak historycznych wagonów 102Na 71 i 105N 194+193. Jednym z pierwszych naszych kroków będą starania o przywrócenie pięknego, przywołującego wspomnienia, żółto-popielatego malowania.

Podstawowe dane wagonów Beynes 1G/2G/3G			
Typ	1G	2G	3G
Wymiary (dł. / szer. / wys.)	23 700 / 2 250 / 3 100 mm		
Liczba osi / wózków	8 / 4		
Liczba silników / moc łączna	4 / 200 kW		
Lata produkcji	1956-1957	1958-1959	1961
Lata dostaw	1991-1995		2003
Ilość dostarczonych	15 sztuk	5 sztuk	11 sztuk

Za co lubimy wagony holenderskie? Nie taki holender straszny...

Marcin Jurczak

„Jak zapowiada Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, tramwaje popularnie zwane holendrami znikną z ulic Poznania do końca 2011 roku” – informował kilka miesięcy temu portal epoznan.pl. I choć do końca tego roku pozostało jeszcze kilka miesięcy, poczciwe wagony holenderskie pożegnamy dużo wcześniej. Od poniedziałku 6 czerwca trzy wciąż kursujące wagony serii

3G wycofane zostaną z eksploatacji. Ostatni egzemplarz, o numerze 805, dołączy do grupy wagonów historycznych. Wagony holenderskie w ostatnich latach oceniane były krytycznie. Bezlitośnie punktowano je przede wszystkim za wąskie drzwi i wysoką temperaturę wewnątrz w ciepłych letnich miesiącach. I choć trudno podważyć wspomniane argumenty, nie można zapominać o licznych zaletach holenderskich pojazdów i innowacjach, jakie za ich pośrednictwem pojawiły się w poznańskiej komunikacji miejskiej.

Komfort dla pasażera...

Jedną z najgłośniejszych krytykowanych wad holenderskich tramwajów są wąskie i zamykające się samoczynnie drzwi. Pierwsze drzwi otwierane są przez motorniczego, w przypadku pozostałych, otwarcia dokonuje pasażer poprzez naciśnięcie przycisku (o ile oczywiście motorniczy zwolni blokadę). Drzwi zamykają się automatycznie po ok. 4 sekundach od ostatniego naciśnięcia dolnego stopnia. Wsiadaniu i wysiadaniu pasażerów towarzyszy zatem charakterystyczne stukanie „kłapek” stopni drzwi. I nierzadko wysiadając z tramwaju, zwłaszcza młodszy pasażerowie przeskakują ostatni schodek, czego efektem jest... zamknięcie drzwi bezpośrednio przed nosem następnemu pasażerowi. Warto zwrócić uwagę na fakt, że pierwsze drzwi holendra nie tylko pozbawione są kłapek, ale mają większą szerokość – co jest przydatne zwłaszcza przy



Wagony serii 3G (za wyjątkiem 810 ex 630) przyjeżdżały do Poznania w biało-niebieskim malowaniu. Na zdjęciu: wagon 619, czyli poznański 801 jeszcze przed rozładunkiem.

Fot.: Jakub Gielniak, 30.07.2003

wnoszeniu do tramwaju na przykład dziecięcego wózka. Wszystkie wagony posiadały także instalację nagłośnieniową – motorniczy mógł kontaktować się z pasażerami za pomocą mikrofonu.

Wagony Beynes krytykowane są m.in. za upalne temperatury wewnątrz w sezonie letnim. Tramwaje serii 3G wyposażone są w wydajny układ ogrzewania sufitowe (w pierwszym członie), które posiada także funkcję wentylacji. W sezonie letnim możliwe jest wdmuchiwanie za pomocą układu powietrza z zewnątrz, co poprawia jego cyrkulację wewnątrz wagonu. Uzupełnieniem są niewielkie okna uchylne – o niewielkiej powierzchni i kiepskiej wydajności przy chłodzeniu wnętrza. „W zamian”, wagony zapewniają wysoki komfort podróży zimą, gdzie ogrzewanie sufitowe (w połączeniu z nagrzewnicą III członu) okazuje się być niezwykle skuteczne. Z funkcji wentylacji korzystać może także motorniczy – otwierając specjalną klapę w suficie kabiny lub wykorzystując do nadmuchu chłodniejszego powietrza instalację służącą zasadniczo do ogrzewania przedniej szyby.

... i motorniczego

Wagony serii 3G (na tle popularnych helmutów) wyróżniają się licznymi ciekawymi rozwiązaniami, uprzyjemniającymi pracę motorniczemu. Kabinę wyposażono w wygodny fotel, z prawym podłokietnikiem (niestety nie w każdym egzemplarzu) i zagłówkiem. Część wozów miała zdublowany przycisk hamulca szynowego – który dzięki odpowiedniemu wyważeniu pełnił funkcję podpórki na prawą nogę, w razie konieczności umożliwiając jednak szybkie użycie hamulca awaryjnego.

Ważnym rozwiązaniem (niestosowanym w innych wagonach w Poznaniu) jest rozruch półautomatyczny. Rozruch i hamowanie realizowane są tradycyjnie, poprzez nastawnik. Urządzenie to ma jednak mniej styków, dzięki czemu motorniczy ma mniej „kręcenia” korbą, a rozruch i hamowanie realizowane są płynniej. Dodatkowo zwrócić należy uwagę na fakt, że od połowy nastawnika hamowanie silnikami wspomagane jest układem hydraulicznym – co podnosi efektywność

hamowania i ułatwia zatrzymanie wagonu zwłaszcza na śliskim torowisku.

Nie każdy motorniczy lubi jeździć holendrem. Dzięki wysokiej masie własnej i mniejszym obręczom kół wagony mają tendencję do wpadania w poślizgi. Niejeden prowadzący „przegapił” w sezonie jesiennym przystanek Klin – nie mogąc zatrzymać się z większej prędkości na tzw. czarnej (śliskiej) szynie. Dodatkowo wagony mają bardzo miękkie zawieszenie, dzięki czemu majestatycznie płyną po torowisku.

Bezpieczeństwo po holendersku

Ciekawym rozwiązaniem zastosowanym w wagonach holenderskich jest zdublowanie kontrolki na pulpicie. Każdy z przycisków posiada swoją kontrolkę, część przycisków podświetlana jest ponadto osobnymi żarówkami. W efekcie po przepaleniu lampki (np. otwarcia drzwi czy kierunkowskazu), motorniczy w dalszym ciągu widzi na pulpicie sygnalizację dotyczącą używanych elementów wyposażenia.

W wagonach holenderskich pedały hamulca szynowego (pierwszy od prawej) i piasecznicy (drugi od prawej) wzbogacono dodatkowo o uruchamianie dzwonka. W efekcie użycie hamulca szynowego uruchamia od razu sygnalizację akustyczną. Niestety rozwiązanie to ma także wadę – niemożliwe jest korzystanie z piasecznicy bez równoczesnego uruchomienia dzwonka zewnętrznego. Możliwie wspinające się na śliskich podjazdach, dzwoniące w środku nocy holendry na wiele lat pozostaną w pamięci (i uszach) mieszkańców ul. Winogrody czy Sołacza.

Wagony holenderskie dzielnie znosiły wypadki i kolizje – między innymi dzięki masywnej konstrukcji i wzmocnionej kabinie motorniczego. Dodatkowo, na przedniej i tylnej ścianie pojazdu umieszczono potężne gumy – stanowiące świetny pochłaniacz energii przy zderzeniu z innym pojazdem. To także jedyne tramwaje w Poznaniu posiadające kosz bezpieczeństwa – specjalną konstrukcję podwieszoną przed pierwszym wózkiem, pod wagonem. Po trafieniu zgarniaczem, kosz opada na torowisko, łapiąc przeszkodę. Niejeden pieszy wpadając pod wagon uniknął w ten sposób śmierci czy ciężkiego uszczerbku na zdrowiu – kosz uniemożliwia bowiem dostanie się potraconego pod wózek. Bywa jednak, że kosz bezpieczeństwa opada samoczynnie – chociażby po uderzeniu zgarniaczem w wystającą kostkę brukową czy „zgarnięciu” zbyt dużej ilości śniegu w sezonie zimowym.

Sprytnie patenty

Wagony holenderskie zadziwiają po dziś dzień. Naszpikowane są sprytnymi – prostymi lecz przemyślanymi rozwiązaniami technicznymi. Posiadają chociażby przycisk luzowania hamulca postojowego bezpośrednio z pulpitu. Układ ten (przycisku luzowania należy użyć wraz z przyciskami „załączenie przetwornicy” i „podtrzymanie napięcia 600V”) przydaje się chociażby po to by zjechać z izolatora sekcyjnego gdyby doszło do zatrzymania pod nim. Na wypadek problemów z układem niskiego napięcia (na przykład po dłuższym, kilkugodzinnym postoju w sezonie zimowym), na wysokości II drzwi umieszczono specjalny, ręczny rozrusznik – „odpalenie” przetwornicy wagonu jest wówczas możliwe siłą mięśni motorniczego.



Pełniący funkcję tramwaju szkoleniowego wagon 854 był ostatnim zachowanym wozem z serii 1G. Z wycofywanych pojazdów demontowano elementy wyposażenia, pudła oddając na złom.

Fot.: Jakub Gielniak, 22.04.2005

W wagonach holenderskich hamulec tarczowy „trzyma” dzięki układowi hydraulicznemu – w przypadku dłuższego wyłączenia prądu i spadku ciśnienia w układzie hydraulicznym mogłoby dojść do zluźnienia wagonu. To właśnie dlatego każdy motorniczy wyjeżdżając w trasę zabiera ze sobą drewniane klocki, które wykorzystywane są jako kliny podczas dłuższego postoju przy wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej.

W holendrach pantograf umieszczono nad II wózkiem, linka pantografu schodzi do przedziału pasażerskiego jest jednak sprytnie ukryta przed II przegubem – z jednej strony zapewnia to szybki dostęp do linki w razie potrzeby, z drugiej – sam mechanizm ukryty jest

przed wzrokiem ciekawskich. To także jedyne tramwaje w Poznaniu, w których aby włączyć oświetlenie przestrzeni pasażerskiej, motorniczy musi udać się... na drugi koniec tramwaju. Przyciski ogrzewania i oświetlenia II i III członu umieszczono bowiem w specjalnej skrzyni, pod jednym z foteli nad ostatnim wózkiem.

Wagonom holenderskim nie „stuknie” w tym roku 20 lat eksploatacji – wycofane zostaną z ruchu zaledwie na kilka miesięcy przed tą rocznicą. Pozostaje mieć nadzieję iż odmalowany na żółto wagon 805 przez wiele lat przypominać nam będzie historię tych jakże ciekawych i pod wieloma względami innowacyjnych pojazdów.

Wagony Beynes przetarły szlaki. Po nich nadjechały tramwaje z miast niemieckich... Demobil nadjeżdża... ponownie

Maciej Witkowski

Pierwszymi używanymi wagonami sprowadzonymi do Poznania z zagranicy były holenderskie Beynesy. W drugiej połowie lat 90. w związku ze zbliżającym się otwarciem trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju I pogarszającym się stanem eksploatowanego taboru, MPK podjęło decyzję o zakupie używanych wagonów z Niemiec. Wybór padł na wagony Duewag, eksploatowane w Duesseldorfie i Frankfurtu nad Menem. Tramwaje typu GT6 są pojazdami sześciosiowymi, dwuczłonowymi o długości 20 metrów, pojazdy typu GT8 są ośmioosiowe, trójczłonowe, o długości 26 metrów. Ze względu na kraj pochodzenia wagony od początku nazywane były *helmutami*.

Pierwsze wagony z Niemiec dotarły do stolicy Wielkopolski w 1996 roku. W latach 1997-2000 do Poznania trafiło łącznie 17 wagonów GT6 (w tym 5 z Duesseldorfu), w latach 1996-1999 tabor MPK wzbogacił się także o 15 tramwajów GT8. W 2001 roku w związku z chwilową niemożnością sprowadzenia wagonów z Duesseldorfu zapadła decyzja o sprowadzeniu 11 pojazdów typu GT8 z Frankfurtu nad Menem. W 2002 roku kupiono jedynie 2 wagony GT6 z Frankfurtu, które zasilili tabor gospodarczy, rok później tabor MPK zasilili kolejne 10 trójczłonowych *helmutów* z Duesseldorfu. W 2005 roku do stolicy wielkopolskiej trafiło 6 dwukierunkowych, dwustronnych wagonów GT8ZR pochodzących z Frankfurtu nad Menem. Pojazdy te poza dwoma kabinami i drzwiami po obu stronach wagonu cechuje odmienne malowanie. Wszystkie dwukierunki do dziś jeżdżą w dwóch wersjach malowania z Frankfurtu - turkusowym (kolor ten w oryginale nazywa się *subaruvistablue*) oraz pomarańczowo-beżowo-brązowym. W pierwszej połowie ubiegłego roku ze względu na pogarszający się stan *holendrów* i *helmutów* pochodzących z pierwszych dostaw, chęć unifikacji taboru stacjonującego na zajezdni przy ul. Madalińskiego a także niezrealizowanie planów zakupu dwukierunkowych GT8S zapadła decyzja o sprowadzeniu 21 Duewagów GT8 z Duesseldorfu. Dostawy jeszcze się nie zakończyły.

W Poznaniu przeważają wagony pochodzące z Duesseldorfu. Charakteryzują je między innymi: pojedynczy czołowy reflektor, zainstalowany film z nazwami końcówek, możliwość otwarcia zewnętrznych drzwi od kabiny, w większości GT8 drzwi w środkowym

członie. Wagony sprowadzone w latach 2010-2011 są wyposażane dodatkowo (już bezpośrednio w Poznaniu) w czuwak (zwiększający bezpieczeństwo w przypadku zasłabnięcia motorniczego), wzmocnioną konstrukcję kabiny motorniczego oraz tylne światła przeciwmgielne. Większość wagonów z trwającej jeszcze dostawy cechuje dodatkowo beżowo-czerwone malowanie – pamiątka po poprzednim właścicielu. Co ciekawe, część wagonów pozostawiono w podkładach po niemieckich reklamach. W efekcie na ulicach miasta pojawiły się: tramwaj srebrny (wagon 698), niebieski (703) czy zielony (706). Obecnie na stanie przewoźnika znajdują się 44 wagony GT8 oraz jeden (liniowy) GT6 (dzięki lobbingowi stowarzyszenia KMPS, wóz 615 otrzymuje obecnie kremowe malowanie).

Tramwaje z Frankfurtu nad Menem stanowią większość eksploatowanych krótkich *helmutów*. Wagony te cechują dwa reflektory czołowe, zabudowane zewnętrzne drzwi od kabiny motorniczego oraz system grzewczy oparty o kanał grzewczy oraz nagrzewnice pod niektórymi siedzeniami. Tramwaje z Frankfurtu po przyjeździe do Poznania musiały mieć przebudowany nastawnik jazdy (działały one odwrotnie do tych, które znane są poznańskim motorniczym). W Poznaniu eksploatowane są 3 typy frankfurców. Są to GT6 (we Frankfurtu oznaczane jako typ M), GT8 (typ N) oraz dwukierunkowe GT8ZR (typ O). Obecnie w Poznaniu znajduje się 5 pojazdów typu M (w tym 4 gospodarcze), 9 wagonów typu N oraz 6 tramwajów typu O.

Aktualnie poznańskie *helmuty* stacjonują w zajezdni przy ul. Madalińskiego (wyjątek stanowią 2 gospodarcze GT6 stacjonujące na Fortecznej). Ze względu na brak miejsca na terenie tej zajezdni część wagonów spędza noc na torach odstawczych Budziszyńska oraz na terenie pętli tramwajowej Wilczak i ul. Przełajowej.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

REDAKCJA WYDANIA SPECJALNEGO: Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński,
Marcin Jurczak, Maciej Witkowski

NAKŁAD WYDANIA SPECJALNEGO: 300 egzemplarzy

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.