

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
27 listopada 2016 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzyńka 2016 – plan imprezy

W związku z *Dniem Tramwajarza*,
MPK Poznań Sp. z o.o. wraz z
Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych
serdecznie zapraszają
na imprezę okolicznościową.

NIEDZIELA, 27.11.2016

godz. 12.00-16.00:

ZAJEZDNIA FRANOWO

nauka jazdy tramwajem z instruktorem
zwiedzanie zajezdni z pokładu tramwaju
wystawa ciągników rolniczych

wystawa taboru autobusowego i tramwajowego
(historycznego i współczesnego)

ZAJEZDNIA MADALIŃSKIEGO

zwiedzanie zajezdni z przewodnikiem

wystawa taboru autobusowego i tramwajowego
(historycznego i współczesnego, w tym wagony
przeznaczone do odbudowy)

TRAMWAJOWA LINIA DOWOZOWA

Zajezdnia Franowo – os. Lecha – rondo Rataje –
Półwiejska – Górna Wilda – **Zajezdnia Madalińskiego**
– Głogowska – rondo Kaponiera – Św. Marcin – Marcin-
kowskiego – most św. Rocha – **Zajezdnia Franowo**

kursy co 30 minut

obsługa linii specjalnej: wybrane tramwaje historyczne

AUTOBUSOWA LINIA DOWOZOWA (ZAJEZDNIA WARSZAWSKA)

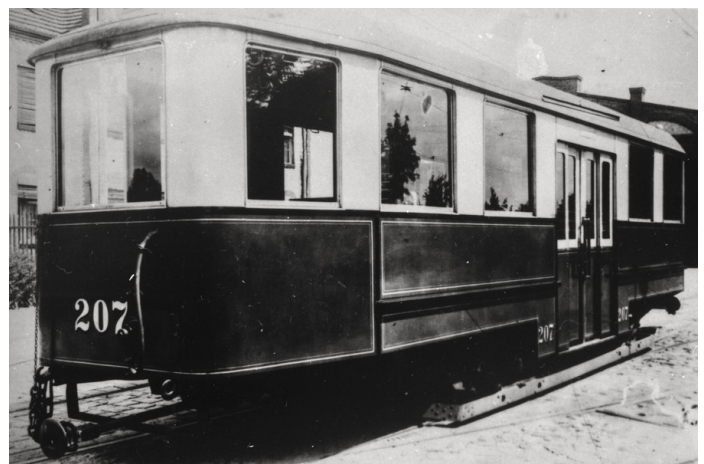
Zajezdnia Franowo – Szwajcarska – Dymka –
Browarna – **Zajezdnia Warszawska**

przejazd do zajezdni autobusowej Warszawska,
przejazd przez linię OC i myjnię autobusową



Życzymy Państwu niezapomnianych wrażeń!

fol. Archiwum KMPS



**Budżet obywatelski na ratunek
zabytkowym *bimbom*
– czytaj na stronie 4**

fol. Archiwum MPK – zbiór E. Nadolski

O holender!

Krzysztof Dostatni



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

fol. Marek Malczewski, lato 1991

Historia wagonów amsterdamskich sięga 1991 r., kiedy to do Poznania w darze dostarczono pierwsze ośmioosiowe, dwuprzegubowe wagony tramwajowe. Tramwaje serii 1G i 2G pochodzą z lat 1956-1958 i wdrożone do eksploatacji w MPK Poznań zachowały swoje oryginalne numery taborowe w zakresie od 851 do 881. Do 1995 r. do poznańskiego przewoźnika trafiło łącznie 20 szt. wagonów z Amsterdamu. Tramwaje te bardzo wyróżniały się na poznańskich ulicach, ponieważ przez pierwsze lata eksploatowane były w barwach GVB Amsterdam, tj. żółto-szaro-brązowych. Pierwszą reklamę całopojazdową otrzymał wagon z nr 873 w 1994 r., a wkrótce pozostałe wagony przemalowano również w reklamy.

Tramwaje te, przez jednych lubiane, przez innych nie, były najmniej awaryjnymi tramwajami eksploatowanymi w MPK. Głównym mankamentem były dość wąskie drzwi, utrudniające wejście do tramwaju z wózkiem dziecięcym. Natomiast jedną z zalet był system samozamykających się drzwi, co nie powodowało wychładzania wnętrza tramwajów na pętlach końcowych, np. typu Ogrody, gdzie tramwaje oczekują na odjazd na peronach przystankowych.

Dla pasażerów wprowadzenie wagonów holenderskich do eksploatacji wiązało się z ważną zmianą w porównaniu do tramwajów polskiej produkcji – w *holendrach* drzwi otwierane były wyłącznie przez pasażerów za pomocą przycisków przy drzwiach. W pierwszym okresie zdarzało się więc wiele dość

zabawnych sytuacji, kiedy tramwaj zatrzymywał się na przystanku, a pasażerowie dziwili się, że drzwi się nie otwierają.

W latach 1991-1992 tramwaje holenderskie można było spotkać głównie na liniach tramwajowych nr 8 i 16, a po reformie komunikacyjnej w 1993 r. przez pewien okres stacjonowały jako wagony rezerwowe na pętlach końcowych. Decyzję taką podjęto ze względów na łatwość zmiany numeru linii w zależności od potrzeby chwili. W tramwajach tych pozostawiono bowiem oryginalne „filmy” z numeracją linii, przystosowując jedynie „film” z nazwami poznańskich końcówek, które przewijał motorniczy specjalną korbką. Z przodu pojazdu obok numeru linii znajdowały się kolorowe symbole w kształcie różnych figur geometrycznych. Ta pozostałość z Amsterdamu była również kolejną oryginalną cechą holenderskich tramwajów w eksploatacji w Poznaniu. Każdy numer linii posiadał odrębny symbol – jest to tradycja amsterdamskich tramwajów sprzed ponad 100 lat, która jest utrzymywana do dnia dzisiejszego nawet na najnowocześniejszych tramwajach. Oznaczenia te odzwierciedlały geograficzny przebieg danej linii ułatwiając korzystanie ze środków komunikacji miejskiej analfabetom.

Wagony serii 3G

Wagony serii 1G i 2G jeździły w Poznaniu do 2004 r., następnie sukcesywnie były zastępowane przez nieco młodsze wagony serii 3G. Wagonów serii 3G było w Poznaniu 11 szt. i ponieważ ich amsterdamskie numery taborowe w zakresie 602-633 dublowałyby się z eksploatowanymi w tym czasie w Poznaniu wagonami niemieckimi GT6, to w Poznaniu całą serię 3G ponumerowano od 800 do 810. Tramwaje serii 3G niewiele różniły się od swoich poprzedników, dla pasażera różnicy wizualnej nie było praktycznie żadnej. Wszystkie tramwaje serii 3G przed wdrożeniem do eksploatacji przemalowano w zielono-żółte barwy MPK i w takich kolorach jeździły do swoich ostatnich dni.

Zakup 21 szt. używanych tramwajów GT8 z Düsseldorfu i zamknięcie zajezdni Gajowa wiązały się jednocześnie z decyzją o likwidacji wagonów holenderskich. W 2011 r. wycofano większość z nich, a w czerwcu tegoż roku MPK wspólnie z KMPS zorganizowało specjalne przejazdy dla

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



Pierwszy holenderski wagon (873) mknie w kierunku Poznania.

fol. Marek Malczewski, 11.07.1991

mieszkańców Poznania pod hasłem „Pożegnanie holendrów”. Od tego momentu na poznańskich torach pozostał jedynie wagon 3G z nr 805, który był tramwajem przeznaczonym na cele historyczne.

Wagon 805 można było spotkać na linii nr 3 do listopada 2012 r., do momentu, kiedy podjęto decyzję o wycofaniu go z ruchu liniowego. Jako ciekawostkę należy również wspomnieć, że w maju 2011 r. wagon 3G z nr 800 (ex. GVB nr 615) został zakupiony przez pasjonata komunikacji miejskiej z Amsterdamu i tramwaj ten powrócił do swojego rodzimego miasta. Holenderscy pasjonaci zachowali ten wagon w barwach MPK Poznań i tak zamierzają go utrzymywać, aby podkreślić poznański akcent w historii amsterdamskiego tramwaju.

Holender powraca na tory

Ostatni *holender*, czyli wagon 3G nr 805 (ex. GVB nr 610) od listopada 2012 r. nie wyjechał już na poznańskie torowiska. Aktualnie stacjonuje w hali dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Madalińskiego. Jednym z naszych celów jest przywrócenie tegoż wagonu do ruchu, jako wagonu historycznego do obsługi linii turystycznej, czy też przejazdów okolicznościowych.

Docelowo chcemy, aby tramwaj ten otrzymał swoje oryginalne amsterdamskie barwy, czyli żółto-szaro-brązowe, a także oryginalny numer taborowy 610. Rozpoczęliśmy już działania przy tym wagonie i między innymi z tego powodu w październiku delegacja MPK i KMPS odwiedziła Amsterdam, aby zasięgnąć wskazówek i porad, a także rozpoznać możliwość ewentualnego zakupu części zamiennych. Zostaliśmy bardzo życzliwie przyjęci przez kolegów z Amsterdamu, którzy są zdecydowani pomóc nam we wszystkim, a nawet deklarują chęć przyjazdu do Poznania, aby pomóc nam w ewentualnych kwestiach technicznych. Na chwilę obecną prowadzimy również rozmowy z MPK w zakresie prac koniecznych do wykonania.

Do momentu wyjazdu tramwaju na poznańskie tory z pewnością upłynie jeszcze dużo czasu, ponieważ wiele prac chcemy wykonać społecznie, w ramach czasu wolnego. Jeżeli ktokolwiek z naszych Czytelników byłby zainteresowany pomocą, to zapraszamy i prosimy o kontakt z nami. Na dzień patronki pracowników MPK „św. Katarzyny” przygotowaliśmy dla poznaniaków



W 1902 r. 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 r., 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.

tekst: KD, fot. MJ, 22.03.2006

pewną niespodzianką związaną z tym wagonem tramwajowym, której nie będziemy tutaj zdradzać. Zapraszamy do odwiedzenia przepięknej i nowoczesnej zajezdni tramwajowej na Franowie, a także do odwiedzenia dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Madalińskiego, gdzie właśnie stoi *holender*.

Budżet obywatelski na ratunek zabytkowym *bimbom*

Błażej Brzycki



Wagon typu Heidelberg.

fot. Archiwum MPK - zbiór W. Kondola



Odnowiony Heidelberg w Wiedniu.

fot. Błażej Brzycki

Już po raz piąty, Klub Miłośników Pojazdów Szynowych przygotował propozycję „Ratowania Starych Bimb” w ramach Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego. W tym roku, projekt zakłada odbudowę poznańskich „dwóch pokoi z kuchnią” oraz wagonu silnikowego „Heidelberg”.

„Dwa pokoje z kuchnią” to potoczne określenie (do dziś żywe wśród mieszkańców miasta) nadane wagonom P1D wyprodukowany we własnych warsztatach Poznańskiej Kolei Elektrycznej przy ulicy Gajowej. Produkcja wagonu związana była z przewidywanym wzrostem przewozów podczas odbywającej się w 1929 r. Powszechnej Wystawy Krajowej. Łącznie wyprodukowano 20 sztuk wagonów doczepnych, które otrzymały numery od 189 do 208. Wagony posiadały nadwozie o drewnianym szkieletcie, z jednym wejściem pośrodku z każdej strony. W wejściach zamontowano rozsuwane na boki drzwi, a obniżona podłoga znacznie przyspieszała wymianę

pasażerów na przystankach. Za innowacyjną konstrukcją, na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, odbywającej się na terenie MTP, Poznańska Kolej Elektryczna otrzymała nagrodę Grand Prix. Ostatni wagon został wycofany z eksploatacji na początku lat siedemdziesiątych XX wieku.

Wagon silnikowy KSW o numerze taborowym 158, został wyprodukowany w fabryce Waggonfabrik Fuchs w Heidelbergu. Skrót KSW oznacza „Kriegs-Straßenbahn-Wagen”, czyli „Wojenny Wagon Tramwajowy” – charakteryzujący się prostą konstrukcją, dużymi drzwiami (ułatwiający sprawną ewakuację w przypadku nalotów bombowych) i wysoką pojemnością pasażerską. Wagon trafił do Poznania w 1944 r., jednak z powodu braku części wyposażenia elektrycznego skierowany został do ruchu dopiero w roku 1950. Około roku 1965 tramwaj przeszedł remont połączony z przebudową na jednokierunkowy (likwidacja jednego stanowiska sterowania oraz drzwi z lewej strony, zmiana wykroju i zmniejszenie liczby okien bocznych etc.). W takim stanie wagon kursował do roku 1972, kiedy to został wycofany z ruchu liniowego i przekształcony w wagon gospodarczy. Obecnie wagon oczekuje remontu w hali zajezdni przy ulicy Madalińskiego.

Odbudowa i remont opisanych wagonów będzie możliwa dzięki Państwa wsparciu. Wystarczy w dniach 16 – 30 listopada, oddać jeden z trzech głosów na projekt ogólnomiejski nr 1 - właśnie pod tym numerem został zakwalifikowany projekt ratowania zabytkowych wagonów tramwajowych.



**Interesujesz się komunikacją miejską?
Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?
Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?**

Zapraszamy do KMPS!

**Chcesz dowiedzieć się więcej? Zajrzyj na:
www.kmps.org.pl lub napisz: zarzad@kmps.org.pl**

PRZYSTANEK

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

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak

REDAKCJA: Błażej Brzycki, Krzysztof Dostatni, Marek Malczewski

NAKLAD 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.