

PRZYSTANEK HELMUT

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
10 listopada 2019 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Pożegnanie „helmutów” – plan imprezy

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu oraz Klub Miłośników Pojazdów Szynowych serdecznie zapraszają na imprezę pożegnalną tramwajów niemieckich, wycyfrowanych z floty pojazdów poznańskiego MPK.

Impreza rozpocznie się 10 listopada 2019 roku o godzinie 11:00 na terenie Zajezdni Madalińskiego.

W ramach pożegnania w godzinach 11:00-12:00 na terenie Zajezdni Madalińskiego odbywać się będzie wystawa wagonów oraz wykonane zostaną pamiątkowe zdjęcia.

O godzinie 12:00 odbędzie się pożegnalny przejazd wybranymi wagonami GT8 po mieście z możliwością wykonania pamiątkowych zdjęć na trasach komunikacyjnych. Dodatkowo wagony przejadą również przez zajezdnię Franowo (bez możliwości wysiadania).

Udział w imprezie jest bezpłatny, podczas przejazdu umundurowani członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych przeprowadzą kwestę pt. "Ratujmy Stare Bimby". Dochód z kwesty przeznaczony zostanie na remonty wagonów historycznych.



Życzymy Państwu niezapomnianych wrażeń!

foto. Archiwum KMPS

Trasa przejazdu:

(przejazd bez przystanków pośrednich)

MADALIŃSKIEGO - Hetmańska - Głogowska - trasa PST - OS. SOBIESKIEGO

OS. SOBIESKIEGO - trasa PST - Roosevelta - Fredry - Gwarna - Święty Marcin - Podgórna - most św. Rocha - trasa Kórnicka - FRANOWO (przejazd przez zajezdnię)

FRANOWO - Górny Taras Rataj - Hetmańska - 28 Czerwca 1956 r. - Górna Wilda - Królowej Jadwigi - Strzelecka - Podgórna - Plac Wolności - Fredry - Roosevelta - Wielkopolska - PIĄTKOWSKA

PIĄTKOWSKA - Wielkopolska - Roosevelta - Dąbrowskiego - Kraszewskiego - Zwierzyniecka - Roosevelta - most Dworcowy - Wierzbicie - MADALIŃSKIEGO



W rolach głównych występują:

GT8 697

GT8 699

GT8 703

GT8 707

GT8 708

GT8 711

GT8 712

przy wsparciu:

GT6 615

GT8 702

GT8ZR 907

Pożegnanie „helmutów” 22 lata w służbie Poznaniakom

Marcin Jurczak



Wagony GT8 695 i 2667 (późniejszy 696) z ostatniej serii (dostawa 2010-2011 r.) w zabytkowej hali zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej.

foto. Marcin Jurczak, 20.08.2010

Wagony używane sprowadzone z Niemiec miały stanowić wzmocnienie taborowe wobec opóźniających się dostaw nowych tramwajów i konieczności wycofania tych najstarszych – będących w złym stanie technicznym. Tramwaje typu GT8 to wagony trójczłonowe, ośmioosiowe, wyprodukowane przez fabrykę DüWag w Düsseldorfie. Pojazdy wyposażono w aparaturę firmy Siemens i dwa silniki trakcyjne o mocach 95-115 kW.

Pierwsza dostawa dotarła do Poznania pod koniec 1996 roku i obejmowała 5 wagonów GT8 (ośmioosiowych) i jeden typu GT6 (sześćosiowy). Wagony pochodziły z lat 1957-59 i pomimo sporego wieku wyróżniały się dobrym stanem technicznym. Wagony posiadały po dwa silniki trakcyjne (po jednym na skrajnych wózkach), czterokrzydłowe drzwi wyposażone w fotokomórki czy wydajne układy ogrzewania. W wersji sześćosiowej tramwaj ma 19,1 m długości, w wersji ośmioosiowej – 25,6 m. Pozytywne doświadczenia zebrane podczas eksploatacji pierwszych wagonów niemieckich sprawiły, że w kolejnych latach do Poznania trafiać zaczęły kolejne partie wagonów. Liczba wagonów GT8 sprowadzonych z Düsseldorfu stale rosła, do poziomu 32 pojazdów w roku 2003.

Oczywiście nie obyło się bez początkowych problemów – kłopoty w eksploatacji wagonów GT sprawiły m.in. szersze obręcze kół – pojazdy haczyły o wystającą z ulic kostkę brukową. Szybko okazało się, że po prostu do przejazdu wagonów GT na szerokich obręczach trasę należy po prostu przygotować. W pierwszych dniach eksploatacji liniowej wagony trafiły na trasę PST – linie 14 i 15. Po dobrych doświadczeniach z wagonami z Düsseldorfu, do Poznania trafiły także wagony z Frankfurtu nad Menem, pierwsza partia, licząca 7 sztuk wagonów GT6 – w 1997 r. W ramach kolejnych dostaw do Poznania trafiały m.in. krótkie i długie wozy

z Düsseldorfu, krótkie i długie wozy z Frankfurtu nad Menem, a także wagony dwukierunkowe.

Ostatnia partia wagonów z Düsseldorfu (21 szt) przyjechała do Poznania w latach 2010-2011. Wraz z bliźniaczymi GT8 z Frankfurtu nad Menem i innymi wersjami (GT6 z obu miast i wagony dwukierunkowe) – sprowadzono łącznie 89 „helmutów”. Ciekawostką jest fakt, że do Poznania trafiły także (w liczbie 5 sztuk) wagony doczepne, które nigdy jednak do eksploatacji nie weszły.

W jubileuszowej paradzie udział wezmą tramwaje z ostatniej serii (obejmującej numery 693-713). Wszystkie starsze wagony (za wyjątkiem historycznego 615, wagonów dwukierunkowych i wozów gospodarczych) zostały już skasowane.

Wagony GT zastąpiły będące w kiepskim stanie technicznym polskie wozy 102N/Na. „Helmuty” szybko zdobyły uznanie motorniczych i pracowników warsztatu. Ci pierwsi cenili je za wysoki komfort pracy, Ci drudzy – za nowoczesne i niespotykane wcześniej rozwiązania techniczne. Od początku eksploatacji jednym z najbardziej problematycznych elementów wagonów pozostawały niespotykane wcześniej napędy drzwi. Z czasem pasażerowie przywykli do samozamykających się drzwi.

Wagony ostatniej serii spędziły w Poznaniu prawie dekadę, przewożąc wiele milionów pasażerów. Niewiele serii wagonów tramwajowych może poszczycić się tak dobrą kondycją w tak zaawansowanym wieku. W 2010 r. MPK kasowało ówczesnego „rekordzistę”, wagon GT6 o numerze 601 z 1956 r., w wieku 54 lat. Dziś śmiało możemy już powiedzieć, że do listy rekordzistów dołączył jeden z uczestników dzisiejszej imprezy – wagon GT8 o numerze 697, odchodząc na w pełni zasłużoną emeryturę także po 54 latach eksploatacji.

Dziś, po ponad dwóch dekadach eksploatacji helmuty odchodzą do historii i na zasłużoną emeryturę. A ich charakterystyczną bryłę i kremowe malowanie kojarzyć będziemy wkrótce przede wszystkim... z wagonami zabytkowymi i linią turystyczną.

GT6/GT8 – podstawowe informacje	
Producent:	Düwag Düsseldorf
Poprzedni właściciel:	Rheinbahn Düsseldorf / VGF Frankfurt
Liczba osi / wózków:	6/3 / 8/4
Lata produkcji:	1956-1969
Lata dostaw:	1996-2011
Liczba dostarczonych:	89 sztuk
Liczba eksploatowanych:	7 szt (stan na 8.11.2019) (w tym dwukierunkowe)

Za co lubimy „helmuty”? „Helmut” nie taki skomplikowany...

Andrzej Kłós

W najbliższym czasie praktycznie całkowicie znikną z poznańskich torowisk liniowe wagony wysokopodłogowe produkcji niemieckiej. Warto zajrzeć do wnętrza tych pojazdów i przyrzeć się ich ciekawostkom technicznym. Wiele z tych udogodnień znanych ze starych używanych tramwajów zostało wprowadzonych dopiero w modernizacjach beta. Na tle dawniej produkowanych wagonów polskich wyróżniały się one wieloma istotnymi usprawnieniami.

Poznań eksploatował helmuty kupowane z dwóch źródeł: Rheinbahn Düsseldorf (RBG) oraz Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF). Z obu miast MPK Poznań zakupiło zarówno wagony krótkie (GT6) oraz długie (GT8) w tym jedyne dwukierunkowe GT8ZR wyłącznie z Menu.

Frankfurty czyli wszystko na odwrót

W mniejszości w MPK Poznań były eksploatowane wagony z Frankfurtu nad Menem znacząco różniące się od tych z Düsseldorfu. Podstawowym ich wyróżnikiem widocznym gołym okiem z przodu pojazdu były dwa reflektory, zamiast jednego, zwykle dużego, typowego dla wagonów z RBG.

Wszystkie wagony długie (ośmioosiowe), w tym dwukierunkowe GT8ZR nie posiadały drzwi w środkowym członie, co było mankamentem i zwykle wydłużało postoje na przystankach. Pasażerom problemów nastroczał również brak tzw. programowania otwarcia drzwi. Pasażerski przycisk otwarcia drzwi był aktywny wyłącznie w momencie załączenia uwolnienia drzwi, jego wcześniejsze wciskanie nie miało sensu, gdyż mechanizm nie zapamiętywał żądania otwarcia drzwi na najbliższym przystanku.

Reszta ciekawostek odróżniających je od pozostałych helmutów kryła się w kabinach motorniczych. Jako pierwsze w oczy rzucała się po prawej stronie szafka uniemożliwiająca otwarcie drzwi wyjściowych na zewnątrz z kabiny. Motorniczy m. in. idąc do zwrotnicy musiał korzystać z pierwszych drzwi pasażerskich.

We Frankfurcie, jak również wybranych innych miastach niemieckich, obowiązuje odmienny standard jeśli chodzi o nastawnik jazdy. Aby ruszyć należy przekręcić nastawnik w stronę przeciwną do wskazówek zegara, hamowanie odbywa się natomiast kręceniem zgodnie z ruchem wskazówek zegara.

W Poznaniu, jak i całej Polsce po wojnie użytkowano wagony rodzimej produkcji z ręcznymi nastawnikami w których jazda (rozruch) był, gdy korbę przekręciło się zgodnie z ruchem wskazówek zegara. W związku z tym standardem i przyzwyczajeniami motorniczych przed wprowadzeniem do ruchu liniowego wagony poddano przeróbce na przyjętą w Polsce normę. Jednakże pozostały korby w postaci koła podobnego jak te w *holendrach*.

Również pulpity kryły pułapkę. W polskich wagonach jak i tych z Düsseldorfu górne czubki przełączników



Wagony GT8 – świadkowie najnowszej historii. Wagon 713 (ostatni z dostarczonych wagonów GT8) na linii 18/1 w trakcie uroczystego otwarcia trasy tramwajowej na Franowo.

fot. Marcin Jurczak, 11.08.2012

pokazywały np. stronę załączanych kierunkowskazów. We wagonach frankfurckich kierunek pokazywał... dół tych przełączników. Prowadząc taki wagon należało dobrze myśleć, aby zapalać odpowiednie kierunkowskazy, czy aby nie dać uwolnienia otwierania drzwi po... lewej stronie pojazdu.

Wszystkie wagony oprócz sześciu dwukierunkowych o numeracji 901-907 wyposażone były w hamulec ręczny do zaciągnięcia na dłuższe niż kilkanaście minut postoje. W przypadku próby jazdy z niezłuzowanym hamulcem w kabinie odzywał się (nie we wszystkich wagonach) ostrzegawczy dzwonek.

Wagony *frankfurckie* nie posiadały obcego wzbudzenia silników trakcyjnych czy awaryjnego zasilania hamulców szynowych z baterii akumulatorów, co czyniło hamowanie mniej skutecznym, a w przypadku zaniku wysokiego napięcia nie działały hamulce szynowe.

Düsseldorfy czyli wygoda

Wagony eksploatowane przez Kolej Renu (MPK operujące w Düsseldorfie i Neuss) szybko zyskały sympatię pasażerów i motorniczych. Duża ilość miejsc siedzących, oświetlenie automatycznie załączane przez fotokomórkę, wydajne ogrzewanie części pasażerskiej czy dobrze zabezpieczone drzwi chroniące przed przytrzaśnięciem pasażerów to najbardziej zauważalne atuty tych wagonów. Kolejnymi były piąte drzwi w środkowym członie większości długich wozów z kolejnych dostaw znacznie usprawniające wymianę pasażerską. Wysoce intuicyjny w obsłudze był również pulpity motorniczego, czy wygodna korbka nastawnika nie mająca postaci koła. We wszystkich wagonach tej podserii motorniczy miał do dyspozycji własne drzwi prowadzące na zewnątrz, więc nie musiał się przeciskać idąc np. przełożyć zwrotnicę.

GT8 z ostatniej transzy, tj. od numeru 693, podobnie jak GT8ZR, nie posiadały już hamulca ręcznego. Do utrzymywania w miejscu służył pełni automatyczny postojowy hamulec tarczowy nie wymagający już luzowania przy odstawianiu tramwaju czy na dłuższym postoju.

Dużym atutem tych ostatnich wagonów była również w pełni wydzielona kabina motorniczego z możliwością zamknięcia jej na klucz konduktorski tzw. kwadrat.

Sprytnie patenty wspólne dla obu serii

Ponieważ prowadzący ma stale zajęta jedną dłoń – lewą ręką obsługującą nastawnik jazdy i hamowania część przełączników umieszczono w podłodze w postaci pedałów. Były to kolejno od lewej włącznik mikrofonu, z czasem likwidowany przy okazji instalacji komputera SRG5000p do obsługi systemu PEKA i wyświetlaczy czy też czuwaka pasywnego.

Dalej przełącznik świateł mijania – drogowe, również przenoszony na pulpit przy okazji instalacji czuwaka. Pedał uruchamiający piasecznice, hamulce szynowe... Wyseparowana możliwość uruchomienia samych hamulców szynowych dawała lepsze możliwości wychodzenia z poślizgów. Oraz ostatni skrajnie prawy – dzwonek zewnętrzny. Bowiem helmuty nie posiadały

wewnętrznych dzwonek drzwiowych, ani czerwonych lampek ostrzegawczych.

W połączeniu z pierwotnie samoczynnie zamykającymi się drzwiami przy braku przeszkody w świetle fotokomórek było to przyczyną częstych skarg jakoby motorniczy celowo przytrząskiwał pasażerów. W ostatnich latach w helmutach zmieniono jedynie mechanizm otwierania drzwi, które zamykały się już nie samoczynnie po kilku sekundach, a dopiero po naciśnięciu guzika na pulpicie przez motorniczego.

Dużym atutem w stosunku do wagonów 102Na czy 105Na były przetwornice statyczne oraz samoprzewietrzalne silniki trakcyjne czy opory rozruchowe na dachach tuż za pantografem. Czyniło to wagony cichszymi względem wagonów produkcji Konstalu, również na postojach.

W helmutach, poza pierwszymi drzwiami motorniczy nie miał możliwości otwierania drzwi. Wymiana pasażerska opierała się o tzw. uwolnienie, tj. odblokowanie możliwości otwarcia drzwi począwszy od drugich do ostatnich indywidualnie przez pasażerów. Chcący wysiąść lub wysiąść musieli nacisnąć przycisk wewnątrz lub na zewnątrz wagonu. W wagonach GT8ZR również pierwsze drzwi są na przystankach sterowane przez pasażerów.

Helmuty to w przeciwieństwie do wyrobów z Chorzowa wagony jednego standardu niskiego napięcia. Bateria akumulatorów, przetwornica jak i odbiorniki to jednolicie nominalne tzw. niskie napięcie 24[V] prądu stałego. W starszych wagonach część obwodów jak np. oświetlenie wewnętrzne była zasilana wysokim napięciem wprost z sieci trakcyjnej.

Czy kasacja tych wagonów jest stratą?

Helmuty na pewno odegrały ważną rolę w Poznaniu jak i innych miastach Polski ratując niedoinwestowany miejski transport szynowy w trudnych momentach finansów publicznych miast. Prosta budowa m. in. napędu znana z wagonów dwuosiowych oparta o wysokonapięciowy nastawnik to w efekcie relatywnie niskie koszty napraw i duża niezawodność czy mało wstrzymań blokujących linię. We wagonach mógł razić mało nowoczesny wygląd przodu wozów czy wyposażenia wnętrza.

Można odnieść wrażenie, że były trochę niedocenione jako, że zostały kupione za stosunkowo niewielkie pieniądze jako używane. Na pewno były to wagony podatne na modernizacje jak np. niskopodłogowy człon środkowy z której to możliwości skorzystały takie miasta Gdańsk, Elbląg, Kraków, czy sieć w GOP-ie. Pozostaje mieć nadzieję, że nie będą to ostatnie dobre wagony używane w Poznaniu, bowiem teraz rynek powoli otwiera się na niezbyt stare niskopodłogowe tramwaje z demobilu.



Lubisz majsterkować? Chciałbyś poświęcić swój wolny czas i wspomóc nas w remoncie starych bimb?

Odwiedź nas na jednym z zebrań i zobacz czym się obecnie zajmujemy.

Informacja o zebrań: www.kmps.org.pl

Zapraszamy do KMPS!



PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Czecha 108/9, 61-290 Poznań

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak

NAKŁAD WYDANIA SPECJALNEGO: 200 egzemplarzy

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