

Rozpoczęły się prace związane z odbudową pierwszego tramwaju elektrycznego Typ I – odbudowa podwozia

Błażej Brzycki

Wagony silnikowe Typu I zostały wyprodukowane w latach 1897 – 1898 i do Poznania trafiły w liczbie 15 sztuk, oznaczone numerami 1 - 15. Podwozie pochodziło z firmy Bergische Stahlindustrie, a wyposażono je w aparaturę elektryczną firmy Union Elektrizität Berlin.

Wagony były jednosilnikowe, z silnikiem typu GE800 o mocy 15 KM. Posiadały 16 miejsc siedzących we wnętrzu wagonu (pasażerowie siedzieli na dwóch ławkach wzdłuż ścian bocznych wagonu) oraz 12 miejsc stojących na odkrytych platformach pomostów. Wyposażone były po trzy łukowo zakończone okna na każdej ze ścian bocznych. Prąd doprowadzano z górnej sieci trakcyjnej przez odbierak w kształcie drążka, zakończonego rolką toczącą się po drucie.

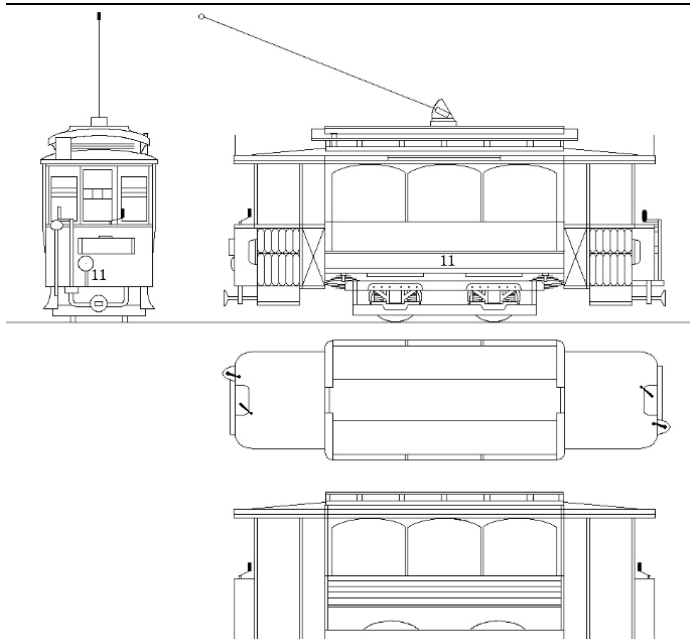


Wagon Typu I na ul. Grunwaldzkiej.

fot. z archiwum MPK Poznań, 1911 r.

W latach 1923 - 1927 dwa wagony przebudowano na ciężarowe, dwa kolejne zaś przeniesiono do taboru gospodarczego. Pozostałe jedenaście przebudowano na doczepne, które kursowały po Poznaniu do końca lat 60-tych ubiegłego wieku. Jeden z wagonów gospodarczych wiele lat pełnił funkcję kontenera na odpady ze stolarni w zajezdni przy ul. Gajowej.

To właśnie pozyskane podwozie stało się podstawą do odtworzenia wiernej repliki wagonu silnikowego Typu I (stan oryginału nie pozwala na jego powrót do ruchu). W ubiegłym roku podwozie przetransportowano z zajezdni przy ulicy Głogowskiej do Modertransu w Biskupicach, gdzie zostało oczyszczone, rozebrane na części i rozpoczął się żmudny proces odtwarzania poszczególnych elementów. Dotychczas udało nam się wykonać odlewy kół szprychowych, sprężyn, prowadnic oraz osłon maźnic. Znaleźliśmy również oryginalne silniki elektryczne w miejscowości Jabłonec koło czeskiego Liberca. W pierwszym półroczu 2015 roku planujemy je sprowadzić do Poznania, gdzie następnie zostaną naprawione. Po odtworzeniu wózka, będziemy



rys. Grzegorz Jakubowski

Ratujmy Stare Bimby!

Przekaż 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, KRS nr 0000074961



fol. Krzysztof Dostatni

mogli przystąpić do odbudowy drewnianego nadwozia wagonu. Konstrukcja nadwozia musi zostać przygotowana z odpowiedniego drewna bukowego. Konieczne jest również pozyskanie nastawnika jazdy – decydującego o rozpędzaniu i hamowaniu tramwajem. Ważnym elementem jest również drążkowy odbierak prądu, który musi umożliwiać poruszanie się po dzisiejszej sieci trakcyjnej.

Tak odtworzony tramwaj zasili flotę tramwajów historycznych, należących do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego i uświetniac będzie imprezy związane z historią poznańskich bimb. Mamy nadzieję, że wszelkie prace zakończymy w 2016 roku. By tak się stało, niezbędne jest dalsze wsparcie naszych



Wagon Typu I jako pojemnik na odpady ze stolarni, na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej.

fol. Marcin Jurczak, 9.03.2008

akcji „Ratowania Starych Bimb” oraz przekazywanie 1% podatku, do czego serdecznie zachęcamy.

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych od 2005 roku prowadzi zbiórkę pieniędzy na rzecz Ratowania Starych Bimb, a od 2009 nasza organizacja dołączyła do grona Organizacji Pożytku Publicznego, której można przekazać 1% podatku. Zebrane w ten sposób pieniądze gromadzimy na dwóch specjalnych kontaktach bankowych – oddzielnie dla zbiórki publicznej i OPP. W 2014 roku łączna zebrana kwota pozwoliła nam na rozpoczęcie odbudowy pierwszego elektrycznego tramwaju w Poznaniu – wagonu Typu I.

Trwają prace przy „renowacji” wagonu GT6 615 Zabytek z Düsseldorfu

Marcin Jurczak



Wagon GT6 615 przyjęty został na stan MPK Poznań 20 grudnia 2000 r. Pochodzi z 1957 r., w Düsseldorfie kursował z numerem 2513. Z Niemiec sprowadzono łącznie 19 wagonów GT6 – pięć z Düsseldorfu i 14 z Frankfurtu nad Menem. W Poznaniu eksploatowane były one liniowo z numerami od 600 do 615.

fol. Jakub Gielniak, 30.12.2000

Używane tramwaje z Düsseldorfu na dobre wpisały się w poznański krajobraz. Kremowo-czerwona flota eksploatowana jest na ulicach stolicy Wielkopolski już od prawie dwudziestu lat. Wraz z pierwszą piątką wagonów GT8 wiosną 1996 r. na poznańskich torach nastąpiła „nowa jakość”. Dziś na helmuty patrzymy inaczej, mając przed oczami kilkadziesiąt nowoczesnych wagonów niskopodłogowych, na tle których... widać lata eksploatacji niemieckich „staruszków”. A przy okazji wycofania z eksploatacji ostatniego z wagonów w krótszej, sześciosiowej wersji pojawia się pytanie: co dalej?

Przez ostatnie kilka lat rolę „flagowego” pojazdu do obsługi wycieczek i przewozów zorganizowanych pełnił wagon GT8 685. Był ostatnim GT8 w klasycznym, niemieckim malowaniu aż do pozyskania kolejnej serii wagonów i wprowadzenia ich do ruchu w latach 2010-2011. Wraz z kolejną zakupioną w Niemczech serią (21 wagonów, poznańskie numery 693-713) na ulicach pojawiło się łącznie kilkanaście wagonów w kremowym malowaniu.

Równoległe z dostawami nowych wozów kasacjom poddano najstarsze wagony, likwidując także flotę pojazdów w krótszej wersji, sześciosiowej. W MPK Poznań pozostały zatem wagony GT8 (kilkadziesiąt



Jednym z elementów przywracanych w wagonie GT6 615 są oryginalne niemieckie kasetony na „tablice” boczne.

fot. Maciej Witkowski

Ostatni wagon GT6 na linii specjalnej D z okazji 15-lecia trasy PST. W 2011 r. wagon odmalowano, zamontowano też oryginalny, duży reflektor.

fot. Marcin Jurczak, 29.01.2012

sztuk) oraz pojedyncze wagony GT6, wyłącznie jako pojazdy techniczne (trzy holowniki i wóz służb torowych). Wyjątkiem od tej reguły jest kremowy wagon 615, po wycofaniu z eksploatacji przeznaczony do zachowania jako historyczny.

Na przestrzeni lat wagony GT poddawano w Poznaniu licznym modernizacjom – montując zabudowę kabiny, tachograf, radiostację, nadajnik systemu TRACK200, czy przełącznik VETRA. Zmian było znacznie więcej, a wraz z wycofaniem wagonu GT6 615 z eksploatacji liniowej pojawiła się szansa, by przywrócić możliwie dużo oryginalnych elementów wyposażenia wnętrza i usunąć poznańskie przeróbki. Członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych przy wsparciu MPK Poznań Sp. z o.o. podjęli się tego niełatwego zadania.

Pierwszy etap prac przeprowadzono na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Fortecznej. Sześciuosobowy zespół spędził na realizacji zadań kilkadziesiąt godzin. Wymieniono obudowę kabiny – demontując tę z eksploatacji liniowej i montując oryginalną. Wymieniono na oryginalne lustro zewnętrzne, likwidując także instalację jego ogrzewania. Zamontowano fabryczne kierunkowskazy boczne, „podmieniając” je z gospodarczym wagonem 2608. Założono kasetony na filmy z trasą przejazdu (w Poznaniu wykorzystywano zamiast nich tablice), naprawiając przy okazji instalację

elektryczną zasilającą kasetony. Nie obyło się bez wymiany uszkodzonych głośników, które pozyskano z kasowanego wagonu 666. Czyszczeniu poddano instalację oświetlenia awaryjnego, wymieniono ozdobne listwy we wnętrzu wagonu, umieszczone na obudowach maszyn drzwiowych. Oczyszczono i zakonserwowano podwozie.

To nie koniec prac. Rozpoczął się drugi etap „uhistoryczniania” wagonu, prowadzony na Franowie przy wsparciu pracowników zajezdni. Zaplanowano w nim m.in. demontaż kolejnych „współczesnych” elementów wyposażenia – radiotelefonu i tachografu, a także przełożenie przełączników systemów TRACK i VETRA na prawą ścianę w kabinie motorniczego (tam nie będą się tak rzucały w oczy). W wagonie przywrócony zostanie stary układ działania fotokomórek, odtworzone zostanie także wiele detali wyposażenia. Wybrane elementy drewniane są już dorabiane, a części wyposażenia pozyskiwane z kasowanych wagonów GT.

Prace nad wagonem GT6 615 postępują. Godziny spędzone w zajezdni nie idą na marne, zespół w pocie czoła montuje kolejne „historyczne” elementy. Już wkrótce wagon GT6 będzie mógł „cieszyć oko” pasażerów. A okazja jest nie byle jaka – 135-lecie komunikacji miejskiej w Poznaniu zbliża się wielkimi krokami.

Zarząd stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych uprzejmie informuje, że mocą decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.I.5311-71.2013 nasze stowarzyszenie przeprowadzało zbiórkę publiczną w okresie 1.01.2014 – 31.12.2014 r., z której fundusze przeznaczone będą na cele statutowe stowarzyszenia, w tym na remont historycznego taboru tramwajowego miasta Poznania.

W wyniku zbiórki przeprowadzanej w pojazdach zabytkowych oraz na podstawie wpłat na rachunek stowarzyszenia zebrano środki finansowe na kwotę 2962,35 złotych.

Zebrane fundusze wesprą prowadzoną odbudowę podwozia pierwszego poznańskiego silnikowego wagonu elektrycznego Bergische Stahlindustrie Typ I z 1898 r.

Wszystkim osobom wspierającym naszą akcję serdecznie dziękujemy!

Każdy podatnik może wesprzeć ratowanie zabytkowych tramwajów 1% podatku na stare bimby

Łukasz Bandosz

Rozliczając się z podatku dochodowego za 2014 r. można przekazać 1% na rzecz Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Od kilku lat polskie prawodawstwo umożliwia podatnikom przekazanie 1% płaconego przez siebie podatku dochodowego na rzecz organizacji pożytku publicznego (OPP). Podatnik dostał wybór na jaki cel chce przeznaczyć ten 1% podatku, który i tak płaci. Może oddać go Skarbowi Państwa lub przekazać na rzecz jednej z uprawnionych do tego OPP. By trafić na tworzoną każdego roku listę uprawnionych do pozyskiwania środków z 1%, organizacje te, poza koniecznością uzyskania statutu OPP w sądzie, są zobowiązane do wypełnienia kilku ustawowych obowiązków.

Wśród OPP, na które można przeznaczyć 1% swojego podatku, można znaleźć stowarzyszenia i fundacje zajmujące się opieką nad chorymi dziećmi, osobami starszymi czy też zwierzętami. Są tam też organizacje zbierające środki na rzecz lokalnych społeczności oraz organizowania akcji społecznych, popularyzacji wiedzy, ochrony środowiska i zabytków. Przekrój jest ogromny.

Wśród uprawnionych do pozyskiwania środków z 1% podatku dochodowego jest również Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Zebrane pieniądze przeznaczone zostaną na remont jednego z wagonów tramwajowych. Z pewnością może dziwić fakt, że od lat zbieramy pieniądze na ten sam cel, a efektów nie widać. Prowadzimy kwestę „Ratujmy stare bimby”, zbieramy środki ze składek członkowskich oraz właśnie z 1%. Jednak realizacja celów statutowych KMPS wymaga znacznych środków finansowych. Z tego względu



9 kwietnia 2009 r., podczas wspólnej akcji MPK i KMPS wydobyty został z działki w okolicach ul. Glinianej wagon typu Carl Weyer o numerze 305 – pochodzący z 1905 r.

*fot. 2*Marcin Jurczak, 9.04.2009*

zachęcam do wsparcia naszych starań właśnie poprzez przekazanie 1% płaconego przez siebie podatku na rzecz Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Wystarczy w odpowiedniej rubryce zaznania podatkowego wpisać numer KRS naszego stowarzyszenia – 0000074961. Gorąco prosimy o wsparcie.



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

Zapraszamy do KMPS!

Zebrania stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu odbywają się średnio co trzy tygodnie.

**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

ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

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

STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Robert Bartkowiak, Tomasz Gieżyński,
Jan Gosiewski, Bartosz M. Kaj, Andrzej Kłos

KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska

SKŁAD: Marcin Jurczak

NAKŁAD: 100 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.

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