

Zielona bimba

Prawo o ruchu drogowym definiuje tramwaj jako pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych. Pierwszy tramwaj elektryczny skonstruował w 1881 r. W. Siemens; regularne linie tramwajowe powstały 10 lat później. Pierwszy elektryczny tramwaj na obecnych ziemiach polskich uruchomiono w 1893 r. we Wrocławiu. Przed wprowadzeniem trakcji elektrycznej funkcjonowały miejskie tramwaje konne (pierwszy – w Nowym Jorku od 1832 r.)



O historii tramwajów napisano liczne książki. W szczytłych ramach naszego artykułu ograniczymy się do tramwaju poznańskiego, zwanego w miejscowej gwarze bimbą (od charakterystycznego dźwięku dzwonka znajdującego się niegdyś na zewnątrz pojazdu). Pierwsze tramwaje elektryczne pojawiły się w Poznaniu w 1898 r. Tramwaj taki, produkcji firmy Bergische Stahlindustrie, widzimy na pocztówce z 1899 r. (fot. 1). Przedtem, od 1880 r., kursował w Poznaniu tramwaj konny. Nie zachował się do dziś żaden jego egzemplarz. Zachował się natomiast pochodzący z lat 90. XIX w. wagon doczepny Herbrand tramwaju elektrycznego. Z okazji różnych imprez okolicznościowych „robi” za tramwaj konny, co widzimy na fotografii 2, wykonanej w 1988 r. (obchodzono wtedy

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



90. rocznicę poznańskich tramwajów elektrycznych). Na co dzień wagon stał na cokole w charakterze pomnika techniki przed budynkiem dyrekcji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (MPK) i pod wpływem warunków atmosferycznych drewniane nadwozie uległo zniszczeniu. W 1996 r. zrekonstruowano je (podwozie jest oryginalne) i obecnie wagon wygląda jak na fot. 3. W latach międzywojennych po mieście kursowały tramwaje różnych producentów, zarówno polskich (Zieleniewski z Sanoka, Cegielski z Poznania),

jak i zagranicznych, np. Carl Weyer. Tramwaj tej firmy, z 1910 r., przedstawia pocztówka z lat 20. XX w. (fot. 4). Wagony budowano również w warsztatach Poznańskich Kolei Elektrycznych (odpowiednik obecnego MPK), czego przykładem jest doczepa P₁D z centralnym wejściem prowadzącym do przedsiönka, z którego pasażerowie przechodzili do dwóch przedziałów pasażerskich. Konstrukcję tę potocznie nazywano „dwa pokoje z kuchnią”. Część siedzeń miała formę ławek umieszczonych wzdłuż bocznych ścian¹. Wagony te eksploatowano jeszcze przez szereg lat po wojnie. Do naszych czasów zachował się jeden taki wagon – przekazano go do krakowskiego Muzeum Inżynierii Miejskiej². Na fotografii u góry prezentujemy jego model.

W Poznaniu działa od 1996 r. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, a od 2006 r. – Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK. Klub działa przede wszystkim na rzecz zachowania historycznych wagonów, niestety, ze względu na wysokie koszty remontów, zachowało się ich zaledwie kilka. Poza wspomnianym Herbrandem są to pojazdy typu N, których produkcję rozpoczęto w latach 50. XX w., a ich kolejne wersje były eksploatowane jeszcze niedawno. Dwa takie składy jeżdżą po mieście w sezonie letnim na weekendowej linii, tzw. turystycznej. Jeden – bardzo zdewastowany – wagon zakupił prywatny przedsiębiorca, wyremontował i od maja br. uruchomił w nim kawiarnię – „Cafe Bimba” (fot. 5). Szyny,



na których stoi kawiarnia też są historyczne – są fragmentem linii nieczynnej od kilkudziesięciu lat.

Niektóre linie tramwajowe nie były zakończone pętlą, lecz równoległymi torami połączonymi skośnymi łącznikami w taki sposób, że tramwaj mógł przejechać z jednego toru na drugi. Były to wagony tzw. dwukierunkowe – miały drzwi po obu stronach, a w wagonie silnikowym były dwa stanowiska motorniczego. Do 1954 r. wszystkie poznańskie tramwaje miały odbieraki prądu w postaci nie powszechnie znanych pantografów, lecz pojedynczych skośnych drążków, zakończonych toczącą się po przewodzie trakcyjnym rolką (co widać na fot. 4). Przy zmianie kierunku jazdy w wagonie dwukierunkowym konduktor ściągał drążek linką i odwracał go o 180°, obiegając w tym celu wagon. Niektóre wagony (np. sprowadzone w latach okupacji z Norymbergi) miały przystosowane do zmiany kierunku jazdy siedzenia – były to – podobne do ogrodowych – krzeselka z przestawianym oparciem

(fot. 6). Siedzenie to jest eksponatem ze wspomnianego Muzeum Komunikacji MPK. A oto kilka innych eksponatów:

Gdy w tramwajach była obsługa konduktorska, atrybutem konduktora były cążki do kasowania biletów (fot. 7). Z konduktorów zrezygnowano w 1967 r., ale już wcześniej, od 1963 r., zaczęto wprowadzać umieszczone w wagonach mechaniczne automaty do sprzedaży biletów „Krab”, produkowane w poznańskim „Powogazie” (fot. 8 po lewej stronie). Eksploatowano je do 1976 r. Równolegle wprowadzono kasowniki „Krak”, prod. „Pafal” w Świdnicy (fot. 8 po prawej stronie), kasujące bilety jednorazowe i karnety 10- i 20-przejazdowe. Eksploatowano je w latach 1965–91. W 1978 r. ustawiono na przystankach pierwsze biletomaty stacjonarne (fot. 9). Zdemonstrowano je w 1990 r. ze względu na inflację i zaniechanie używania monet (w 1991 r. najtańszy normalny bilet jednorazowy kosztował 1200 zł, a w 1993 r. – 1800). Po denominacji (1995 r.) zainstalowano je ponownie.

Ostatnia ilustracja (fot. 10) przedstawia stanowisko motorniczego tramwaju 102N, produkowanego pod koniec lat 60. przez chorzowski Konstal. Służyło do celów szkoleniowych.

A jeszcze odnośnie do tytułu – poznańskie bimby tradycyjnie są zielone, choć niekiedy można mieć co do tego wątpliwości z powodu oklejenia reklamami.

Fot. 1 i 4 to reprodukcje pocztówek ze zbiorów Stefana Anioły; Fot. 6–10 oraz modelu wagonu P₁D – eksponaty z Muzeum Komunikacji MPK w Poznaniu. ■

¹ W XVII w. w okolicy poznańskich wsi osiedlili się bامbrzy – niemieccy rolnicy z okolic Bambergu. Poznańskie bامberki nosiły strój regionalny z charakterystycznymi szerokimi spódnicami, sprawiającymi, że ich właścicielki były nader rozłożyste w biodrach. Mówiono, że ławki w wagonie P₁D skonstruowano specjalnie dla nich, gdyż inaczej nie mogłyby w tramwaju usiąść.

² Miało tam powstać centralne muzeum tramwajów, ale – jak dotąd – nie powstało.