

## Trwają remonty wagonów 105N i 102Na Historyczne liniówki

Krzysztof Dostatni

Na przełomie stycznia i lutego br. do remontu trafiły dwa ostatnie poznańskie wagony serii 105N 194+193. Podczas ostatniej naprawy bieżącej w 1997 roku zachowano w tych wagonach wiele historycznych elementów wyglądu zewnętrznego, wewnętrznego oraz aparatury elektrycznej. Niestety w minionym 10-leciu wagony te jeździły pomalowane w reklamy, a w ostatnich latach w obowiązujące obecnie barwy MPK Poznań Sp. z o.o., przez co niewiele osób zauważało oryginalność tych wozów.

Na szczęście zabytki stają się coraz bardziej modne. Niemały udział w propagowaniu wiedzy o historii poznańskiej komunikacji ma także nasze stowarzyszenie. Dzięki inicjatywie KMPS udało się zachować kilka historycznych pojazdów, które często stają się głównymi bohaterami okolicznościowych imprez współorganizowanych przez MPK Poznań Sp. z o.o. i Klub. Dlatego wykorzystujemy każdą nadarzącą się okazję, aby zabezpieczyć dla potomnych kolejne wagony historyczne. Tak właśnie dzieje się w przypadku ostatnich poznańskich tramwajów 105N. Prowadzone obecnie prace remontowe przy tych wagonach mają na celu maksymalne możliwe przywrócenie ich oryginalnego wyglądu z lat 70. Podstawowe kierunki modernizacji obejmują:

- zachowanie zewnętrznego wyglądu pudeł wagonów 105N z lat 70.,
- zachowanie oryginalnego wnętrza wagonu 105N,

- zachowanie oryginalnej aparatury elektrycznej wagonu 105N,
- możliwość wykorzystywania wagonów w ruchu liniowym.

Połączenie tego ostatniego elementu z trzema poprzednimi spowoduje konieczność pogodzenia obowiązujących przepisów z niektórymi zabytkowymi cechami wagonów. Przede wszystkim kompromisowe rozwiązania będą zastosowane w wyposażeniu aparatury elektrycznej, a także w elementach wnętrza. Z pewnością ostatnie poznańskie wagony 105N będą przyciągały uwagę przeciętnego pasażera tradycyjną kolorystyką (kość słoniowa i ciemna zieleń), a także oryginalnym wyglądem pudeł i tradycyjnymi „szybkami”.

Ponadto wagony zachowają w zasadzie już historyczne otablicowanie, czyli okrągłe, metalowe tablice z numerem linii oraz tablice z opisem trasy. Wewnątrz *szybki* odróżniać się będą oryginalnymi kabinami motorniczego, oryginalną kolorystyką wewnętrznych materiałów wykończeniowych, czy też oryginalnymi siedzeniami.

Historyczne *stopiątki* będą posiadały także aparaturę nagłośnienia wnętrza, dzięki czemu w głównej mierze wykorzystywane będą podczas przejazdów zamówionych i okolicznościowych. Pomimo statusu wagonów liniowych i przystosowania do normalnego ruchu liniowego (kasowniki, rejestrator zdarzeń itp.), historyczne 105N z pewnością nie będą eksploatowane tak intensywnie w codziennych przewozach pasażerskich jak pozostałe tramwaje liniowe. Zakończenie prac remontowych przewidywane jest mniej więcej na przełomie maja i czerwca.

Równoległe z historycznymi *stopiątkami* do remontu trafiła również nasza klubowa Księżniczka, czyli ostatni poznański wagon 102Na o numerze 71. Pisząc pokrótce, główne założenia naprawy tego tramwaju obejmują przywrócenie stanu z okresu liniowej eksploatacji i dalsze utrzymywanie tramwaju w ruchu na dotychczasowych zasadach, czyli pod opieką motorniczych KMPS oraz KHZZT.

Cieszy fakt, że Zarząd MPK Poznań Sp. z o.o. docenia starania i troskę KMPS o zachowanie ostatnich historycznych egzemplarzy tramwajów poszczególnych typów. Dziękując Zarządowi Spółki za przychylność dla działań naszego Klubu pozostaje życzyć sobie dalszej tak owocnej współpracy i podejmowania wyzwań przy odbudowie kolejnych pojazdów zabytkowych.



82 i 81 – pierwsze wagony typu 105N w Poznaniu.

Fot.: Hans Oerlemans, 13.09.1975

## Rozliczenie kwesty KMPS za rok 2006

### Kwesta – finał

Zarząd stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu informuje, że na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.VII/5022-3/06 z dnia 17 lutego 2006 roku przeprowadzał zbiórkę publiczną w terminie od 1 marca 2006 r. do 28 lutego 2007 r.

Celem zbiórki było zgromadzenie funduszy na remont zabytkowych wagonów tramwajowych typu S2D (duży *szczeciniak*) oraz typu Heidelberg. W wyniku kwesty, przeprowadzanej w pojazdach zabytkowych oraz na podstawie wpłat na rachunek stowarzyszenia pozyskano środki w wysokości:

- 3 894,99 złotych – zebranych do puszek kwestorskich. Rozliczenie tych środków zostało przeprowadzone przez specjalnie wybrane komisje. Rozliczenie jest potwierdzone przez protokół załączony do niniejszego sprawozdania (do wglądu w KMPS).
- 40 złotych – zebranych dzięki wpłatom na rachunek stowarzyszenia.

W sumie podczas zbiórki zebrano środki na kwotę 3 934,99 złotych.

W imieniu stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych pragnę podziękować wszystkim, którzy wzięli udział w zorganizowanej przez nas zbiórce publicznej. Mam tu na myśli osoby oraz podmioty, które dokonały wpłat do puszek kwestorskich oraz na rachunek stowarzyszenia, a także wszystkich tych, którzy w ramach wolontariatu czynnie uczestniczyli w wielu akcjach organizowanych przez KMPS w roku 2006.

Prezes Zarządu KMPS

Krzysztof Dostatni

## Unia rozdaje na transport

### Analiza SPOT

Marcin Jurczak

W ramach wsparcia z Unii Europejskiej przewidziane jest dofinansowanie m.in. inwestycji komunikacyjnych. W zależności od rodzaju inwestycji mogą one być finansowane z różnych źródeł. Komunikacja miejska otrzymuje zazwyczaj wsparcie w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (czyli ZPORR), natomiast istnieje także możliwość dofinansowania taboru i infrastruktury z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (czyli SPOT) – gdy zasięg projektów obejmuje na przykład teren aglomeracji. Wśród obecnie realizowanych projektów są cztery obejmujące województwo wielkopolskie – są jednak i takie, które obejmują obszar kilku województw, a nawet całego kraju.

#### SPOT dla Przewozów Regionalnych

Z punktu widzenia rozwoju transportu osobowego i komunikacji miejskiej najistotniejsze są projekty związane z rozwojem kolei. To właśnie kolej ma w najbliższych latach przejmować część zadań stawianych transportowi zbiorowemu na obszarze aglomeracji. Transport szynowy pozostaje w naszym kraju pozostaje wciąż niedoinwestowany, daleko w tyle za europejskimi standardami (co potwierdzi każdy, kto choć raz korzystał z usług na przykład Deutsche Bahn). Tym większe zainteresowanie budzi więc kwestia dofinansowania w ramach UE projektów kolejowych. W grudniu 2005 roku podpisane zostały dwie umowy: na modernizację 75 elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 i na modernizację 81 wagonów dla pociągów

#### Unijne wagony

81 wagonów osobowych zmodernizowała poznańska Fabryka Pojazdów Szynowych (wartość projektu – ponad 80 milionów złotych). Pierwsze dwa składy wyjechały na trasę w kwietniu 2006 roku i obsługują pociąg *Krakowianka* w relacji Kraków – Kołobrzeg. W ramach modernizacji część wagonów przebudowano na bezprzebiegowe, pojawiły się też miejsca dla osób niepełnosprawnych. Wagony te (fabrycznie) dostosowane są do prędkości eksploatacyjnej 160 km/h, modernizacja ma więc na celu przede wszystkim zwiększenie komfortu podróży (poprzez zabudowę nowego wnętrza), oraz standardowe naprawy podwozia i konstrukcji pułta wagonów – zatem bez np. kosztownej wymiany wózków. (MJ)

Fot.: Marcin Jurczak





## Projekty realizowane w ramach SPOT w Wielkopolsce\*

Numer projektu	Tytuł projektu	Beneficjent	Budżet projektu	Dofinansowanie UE** (i udział w budżecie)	
SPOT/ 1.1.2/104/04	Zakup 8 sztuk autobusów szynowych przeznaczonych do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich	Województwo Wielkopolskie	49 650 000,00 zł	24 825 000,00 zł	50%
SPOT/ 2.2/126/05	Remont i przebudowa ul. Głogowskiej w Poznaniu na odcinku od wiaduktu Górczyńskiego do ul. Rawickiej	Miasto Poznań	10 000 000,00 zł	7 500 000,00 zł	75%
SPOT/ 2.2/22/04	Przeprawa przez rzekę Wartę – nowy przebieg drogi krajowej nr 25***	Urząd Miejski w Koninie	199 928 355,00 zł	148 521 266,00 zł	74%
SPOT/ 2.2/62/04	Przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych nr 5 i 11 w Poznaniu	Miasto Poznań	106 085 000,00 zł	79 563 750,00 zł	75%
SPOT/ 2.3/23/04	Wyposażenie jednostek ratowniczo-gaśniczych w samochody ratownictwa chemicznego****	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	10 117 000,00 zł	7 587 750,00 zł	75%
SPOT/ 2.3/24/04	Wyposażenie jednostek ratowniczo-gaśniczych w samochody ratownictwa technicznego****	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	10 117 000,00 zł	7 587 750,00 zł	75%
SPOT/ 1.1.2/100/04	Modernizacja osobowych wagonów z miejscami do siedzenia UIC-Y typów: 111A, 112A i YB****	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	98 294 274,28 zł	40 284 538,64 zł	41%

\* – kolejne 10 projektów ma status realizowanych w całej Polsce, wśród nich m.in. projekt związany z modernizacją elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57

\*\* – Unia Europejska jest gotowa sfinansować do 75% wartości projektu

\*\*\* – obejmuje budowę nowego trzyprzęsłowego mostu, trzech wiaduktów, a także estakad o łącznej długości prawie 1,5 km

\*\*\*\* – projekt realizowany wspólnie z innymi województwami

międzyregionalnych (pospiesznych). Beneficjentem obu umów jest PKP Przewozy Regionalne. Zmodernizowane pojazdy pojawiły się także w Wielkopolsce. Do końca 2006 roku wyjechać miało 40 zmodernizowanych EZT i wszystkie wagony osobowe. Pozostałe 35 EZT-ów pojawi się na torach do końca listopada 2007.

### SPOT dla województwa

Autobusy szynowe stopniowo zastępują tradycyjne zestawy kolejowe, złożone z lokomotywy i wagonów. Nowe, lekkie pojazdy są przede wszystkim tańsze w eksploatacji niż ciężkie lokomotywy spalinowe, a co za tym idzie także ekologiczne. Są ponadto bardziej mobilne i funkcjonalne (niska podłoga, miejsce na wózki, brak konieczności obrotu składu podczas zmiany kierunku jazdy). Docelowo planowane jest zastąpienie autobusami szynowymi wszystkich połączeń regionalnych obsługiwanych przez lokomotywy dieslowskie. W ramach SPOT Transport pojawi się w województwie wielkopolskim 8 nowych szynobusów. Unia Europejska dofinansowała wartość prawie 50 milionów złotych umowę w połowie. Nowe pojazdy są dwuczłonowe, a dostarcza je (w latach 2007-2008) bydgoska PESA. Zwiększenie udziału szynobusów w realizowanych przewozach ma obniżyć jednostkowe koszty eksploatacji kolei w regionie i przełożyć się bezpośrednio na zachowanie większej (czy likwidację mniejszej) liczby nierentownych połączeń.

### SPOT dla Poznania

Skutki działania SPOT odczuli także kierowcy i pasażerowie miejskiej komunikacji w Poznaniu. W ramach Programu



**Nowe-stare EN57**

Przetarg na modernizację EZT wygrało konsorcjum trzech firm: ZNTK Mińsk Mazowiecki, PESA Bydgoszcz i NEWAG Nowy Sącz. Wartość projektu to ponad 135 milionów złotych. Modernizacja ma na celu przede wszystkim poprawę estetyki i funkcjonalności wnętrza oraz wymianę awaryjnych elementów układu elektrycznego, a także tych, które powodują największe wibracje i hałas. Kwestią gustu pozostaje ocena zmodernizowanej przedniej ściany takiego wagonu. Nowy-stary EZT ma być standardem dla krótkich podróży regionalnych i uzupełniać obsługę ruchu lokalnego, gdzie wystarczające są prędkości eksploatacyjne nie wyższe niż 100-120 km/h. (MJ)

Fot.: Maciej Rudzki

realizowana jest modernizacja obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych nr 5 i 11. Projekt obejmuje przebudowę obiektów w ciągu ulicy Hetmańskiej (mostu Przemysła i wiaduktu nad ul. Dolna Wilda – pierwszy zakończony, a drugi w trakcie budowy od podstaw). Ponadto projekt obejmuje przebudowę wiaduktów: Górczyńskiego (wraz z modernizacją przejścia podziemnego pod torami PKP) i Franowo (ul. Krzywoustego). Inwestycje te przekładają się także na rozwój (wyższą funkcjonalność bądź

optymalizację) transportu zbiorowego. Wszystkie te obiekty wymagały modernizacji – ze względu na kiepski stan techniczny, ale także na konieczność dostosowania do norm unijnych (maksymalnego nacisku na jezdnię w wysokości 11,5 tony na oś pojazdu). Ponadto (jako osobny projekt, ale również w ramach programu SPOT) modernizowana jest ulica Głogowska na odcinku od wiaduktu Górczyńskiego do ul. Rawickiej.

## „Pytanie do Przystanku” Gospodarcze eNy na ulicach Poznania

opr. Łukasz Bandosz

Niektóre z nich widzimy prawie każdego dnia, inne stoją zaszyte na zajezdniach. W odpowiedzi na pytanie pani Anny, pragniemy zaprezentować zestawienie gospodarczych wagonów tramwajowych typu N oraz wagonów zbudowanych na ich podstawie. Poniższa tabela powstała na bazie skrupulatnych notatek Rafała M. Bręczewskiego oraz Tomasza Gieżyńskiego. Przy zbieraniu informacji bezcenna okazała się publikacja Piotra Dutkiewicza pt. „Tramwaje w Poznaniu”, wydana w 2005 r. przez wydawnictwo Kolpress, a także tabela pt. „Wagony specjalne tramwajów poznańskich”, opracowana przez Jana Wojcieszaka, zamieszczona w czasopiśmie Parowozik 3/91 (poprzednik Świata Kolei). Zapraszamy także do bardziej obszernej lektury tego zagadnienia w materiale zamieszczonym w Świecie Kolei 4/2007, który ukaże się w kwietniu. Mamy nadzieję, że zebrane przez nas informacje przydadzą się Czytelnikom „Przystanku”, a także przyczynią się do poszerzenia wiedzy na temat gospodarczych eNów w Poznaniu. W pierwszej kolumnie poniższej tabeli znajduje się typ wozu. Druga kolumna to aktualny numer taborowy – warto zaznaczyć, że nie zawsze jest on uwieczniony na pojeździe. Trzecia kolumna przedstawia dawne numery taborowe, przy części wozów również numer sprzed 1978 r., kiedy przenumerowano większość wagonów typu N. Kolejna kolumna



zawiera informacje o producencie. W przypadkach, gdy pojazd powstał w warsztatach MPK Poznań, dodano informację o producencie wagonu, na którego bazie go zbudowano. Kolejne dwie kolumny to rok produkcji tramwaju, a także rok rozpoczęcia służby jako wóz roboczy. Kolumna nr 7 informuje o operatorze, do którego należy pojazd, a następna zawiera nazwę zajezdni, na której dany wagon stacjonuje. W przedostatniej kolumnie umieszczono informacje o funkcjach opisywanych tramwajów, natomiast na samym końcu zaprezentowano aktualne barwy wagonów gospodarczych.

Redakcja Przystanku czeka na Wasze pytania.

Nasz adres:

**pytanie\_do\_przystanku@tlen.pl**

### Zestawienie wagonów gospodarczych (wagoni generacji N lub zbudowane na ich podstawie)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Typ	Nr tab.	Poprzednie numery taborowe	Prod.	Rok prod	Gosp od	Operator	Zajezdnia	Funkcja	Barwy
4N <sub>1</sub>	2019'''	725 / 242	Konstal	1960	1988	Modertrans	Gajowa	silnikowy, holownik, jednokierunkowy	fioletowy, pomarańczowy
4N <sub>1</sub>	2020'''	724 / 264	Konstal	1958	1988	MPK Poznań	Głogowska	silnikowy, holownik, jednokierunkowy	zielony
4N <sub>1</sub>	2025	703 / 225	Konstal	1958	1993	MPK Poznań	Forteczna	silnikowy	zielony
N	2031	613 / 314	Konstal	1950	1993	MPK Poznań	Głogowska	silnikowy	zielony
ND	2064		MPK Poznań, podwozie Konstal	1975	1975	Modertrans	Gajowa	skrzyniowy z niskimi bokami, doczepa do wozu 2019'''	fioletowy, pomarańczowy
ND	2075	597	MPK Poznań, podwozie Konstal	1980	1980	MPK Poznań	Forteczna	doczepny skrzyniowy z niskimi bokami	zielony
ND	2051		MPK Poznań, podwozie Konstal	1975	1975	MPK Poznań	Madalińskiego	doczepa kryta do piasku	szary
ND	2052		MPK Poznań, podwozie Sanok	1975	1975	MPK Poznań	Forteczna	doczepa kryta do piasku	szary



4ND	2053		MPK Poznań, podwozie Konstal	1975	1975	MPK Poznań	Gajowa	doczepa kryta do piasku	szary
ND	2066		MPK Poznań, podwozie Konstal	1975	1975	MPK Poznań	Madaliń- skiego	doczepy skrzyniowy	zielony
ND	2073	558	MPK Poznań, podwozie Konstal	1979	1979	MPK Poznań	Gajowa	doczepy skrzyniowy	szary
4N <sub>1</sub>	2041	698 / 220	Konstal	1958	1984	MPK Poznań	Gajowa	wieżowy	pomarańczowy
4N <sub>1</sub>	2042	696 / 219	Konstal	1957	1981	MPK Poznań	Gajowa	wieżowy	pomarańczowy
ND	2067		MPK Poznań, podwozie Konstal	1974	1974	MPK Poznań	Gajowa	doczepy z agregatem prądowym	szary
ND	2093	465	MPK Poznań, podwozie Konstal	1986	1986	MPK Poznań	Gajowa	doczepy z agregatem prądowym	szary
4N <sub>1</sub>	2034	2037 / 735 / 252	Konstal	1960	1981	MPK Poznań	Gajowa	pląg wirnikowy	pomarańczowy
N	2037''	670 / 270	Konstal	1950	1982	MPK Poznań	Głogowska	pląg wirnikowy	pomarańczowy
N	2050	603 / 293	Konstal	1949	1981	Modertrans	Gajowa	silnikowy, manewrowy	fioletowy, pomarańczowy

## Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego Szybciej przez Poznań

**Bartosz Kopec**

Poznański Węzeł Kolejowy jest jednym z większych na terenie naszego kraju. Przebiegają przezeń trasy łączące Szczecin z Krakowem, Trójmiasto z Wrocławiem oraz najważniejsza



Modernizacja obejmuje także stacje i przystanki znajdujące się na trasie E-20.

Fot.: Bartosz Kopec, 07.03.2007

z nich, czyli Warszawa – Berlin. Ta ostatnia należy do Peneuropejskiego Korytarza Transportowego Wschód – Zachód i łączy Moskwę z Berlinem. Rozpoczęta niedawno modernizacja obejmuje 22-kilometrowy odcinek tej trasy. Wschodnią granicą prac remontowych jest Swarzędz, kolejne stacje to Poznań Antoninek, Poznań Wschód, Poznań Garbary, Poznań Główny, Poznań Górczyn oraz leżący na zachodnim krańcu miasta przystanek osobowy Poznań Junikowo. Projekt ten początkowo miał kosztować 69,6 mln euro, jednak podczas prac projektowych zmieniono wartość zadania na 102,9 mln euro. Przewidywana data zakończenia budowy to 31 grudnia 2009 roku. Projekt ten jest w 75% finansowany ze środków ISPA / Funduszu Spójności.

Główne cele modernizacji to:

- zwiększenie przepustowości oraz dostosowanie szlaku do ruchu nowoczesnych lokomotyw elektrycznych,
- poprawa bezpieczeństwa i niezawodności węzła,
- poprawa oferty przewozowej przez podniesienie komfortu, skrócenie czasu przejazdu oraz obniżenie kosztów transportu,
- poprawa warunków środowiskowych – zmniejszenie hałasu.

Modernizacja obejmuje:

- przebudowę około 22 km torów (wymiana nawierzchni) oraz wymianę 112 zwrotnic w celu dostosowania szlaku do prędkości 160 km/h,
- przebudowę stacji Poznań Główny,
- likwidację dwóch przejść na poziomie szyn i zastąpienie ich przejściami nad- i podziemnymi, pozostałe przejazdy i przejścia będą wyposażone w nowoczesną sygnalizację i nadzór wizualny,
- wymianę systemu zasilania i sieci trakcyjnej w celu przystosowania do ruchu lokomotyw elektrycznych o mocy 6MW,

- budowę nowoczesnych peronów z uchylnymi krawężnikami peronowymi na stacjach Swarzędz, Poznań Antoninek, Poznań Wschód, Poznań Garbary oraz na p.o. Poznań Junikowo,
- likwidację nastawni leżących na szlaku i budowę głównej nastawni sterującej ruchem w całym węźle.

W chwili obecnej zakończono wymianę nawierzchni i trakcji na torze 1 na odcinku Swarzędz – Poznań Wschód oraz budowę nowego peronu na stacji Poznań Antoninek. Nadal trwają prace przy modernizacji głowicy wyjazdowej na stacji Poznań Główny oraz Swarzędz, wymianie nawierzchni na torze 2 pomiędzy stacjami Swarzędz i Poznań Wschód, wymianie słupów trakcyjnych na odcinku Poznań Główny – Poznań Garbary oraz budowie skrzyżowania dwupoziomowej linii kolejowej z droga kołową w Swarzędzu.

Z modernizacją związane są również zmiany w rozkładzie jazdy pociągów. Niektóre połączenia są czasowo zawieszane, inne mają zmienione godziny przyjazdów i odjazdów. Obecnie część pociągów jedzie objazdem, który przebiega przez Nową Wieś, Franowo, Starołękę i Dębnie. Ciekawostką jest skrócenie trasy



**Ruch pociągów odbywa się z utrudnieniami, opóźnienia sięgają jednak (według rozkładów jazdy) maksymalnie pół godziny.**

**Fot.: Marcin Jurczak, 28.03.2007**

pociągów w kierunku Wągrowca – w Czerwonaku pasażerowie przesiadają się do autobusów i nimi dojeżdżają na Dworzec Główny.

Rozpoczęte prace pozwalają na dość optymistyczne spojrzenie na wielkopolską kolej. Po ich zakończeniu pociągi pasażerskie będą śmigały po Poznaniu z prędkością do 160 km/h, dla pociągów towarowych maksymalna prędkość wynosić będzie 120 km/h. Pozostaje nam tylko cierpliwie czekać.

## Aktualizacja tabeli z numeru 73 Wyświetlacze stopiátkowe

opracowanie: Mikołaj Wydra i Jędrzej Nowak

### WYŚWIETLACZE W WAGONACH SERII 105N – INFORMACJA ZEWNĘTRZNA DOTYCZĄCA LINII (stan na dzień 15.03.2006)

Typ wagonu	Numer taborowy	Czołowy wewnętrzny	Czołowy dachowy	Boczne (ilość)	Tyłny wewnętrzny	Tyłny dachowy	Kolor wyświetlaczy
105Na + 105NaDK	98 + 97 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	tak	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	112 + 111 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	128 + 129 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	134 + 135 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	136 + 137 (S-1)	tak	tak <sup>1</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>1</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	138 + 139 (S-1)	tak	nie	tak (2)	tak	nie	pomarańczowe
105Na + 105NaD	142 + 143 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	144 + 145 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	146 + 147 (S-1)	tak	nie	tak (2)	tak	nie	zielone
105Na + 105NaD	148 + 149 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	162 + 161 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	172 + 171 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	174 + 173 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	190 + 189 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	204 + 203 (S-1)	nie	nie <sup>3</sup>	nie	nie	nie <sup>3</sup>	zielone
105Na + 105NaD	206 + 205 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	220 + 219 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	230 + 229 (S-1)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	244 + 243 (S-3)	tak	nie	tak (2)	tak	nie	zielone



Typ wagonu	Numer taborowy	Czołowy wewnętrzny	Czołowy dachowy	Boczne (ilość)	Tylny wewnętrzny	Tylny dachowy	Kolor wyświetlaczy
105Na + 105NaD	290 + 291 (S-3)	tak	tak <sup>1</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>1</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	298 + 299 (S-3)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	310 + 311 (S-3)	tak	tak <sup>2</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>2</sup>	pomarańczowe
105Na + 105NaD	312 + 313 (S-3)	tak	tak <sup>1</sup>	tak (2)	nie	tak <sup>1</sup>	pomarańczowe

1 – wyświetlacz okrągły dachowy R&G, czcionka zwykła

2 – wyświetlacz okrągły dachowy R&G, czcionka stylizowana na historyczną

3 – wyświetlacz prostokątny dachowy, czcionka „komputerowa”, zdjęty w roku 2007

Wśród skład 105Na+105NaD są także najnowsze modernizacje całkowicie pozbawione klasycznego otabcicowania. Miejsce tablic czołowych zajęły wyświetlacze: dachowy zewnętrzny z numerem linii i wewnętrzny z nazwą kierunku. Funkcję *termometru* czyli tablicy bocznej z trasą przejazdu i nazwami kolejnych przystanków przejęły wyświetlacze boczne (będące elementem systemu informacji zewnętrznej) i system zapowiadania przystanków (w obu wagonach składu umieszczono wyświetlacze pokazujące nazwę najbliższego przystanku wraz z zapowiedzią głosową). Tak „z informatyzowane” składy pojawiają się przede wszystkim jako rezerwy, brygady posiłkowe oraz na (wymagającej przetablicowań w trakcie zmiany) linii 3 / 4.



Ciekawostką jest wagon 97 – jest to jedyna poznańska stopiątka posiadająca wyświetlacz nazwy kierunku na końcu wagonu doczepnego

Fot.: Rafał Bręczewski

## Nowinki z Pyrogradu



W dniach 26.02 – 10.03, przez prawie dwa tygodnie, pocziwy skład N+ND reklamował nowy polski film pt. „Testosteron”. Była to największa jak dotąd kampania reklamowana przez ten konkretnie nośnik reklamy mobilnej.

Fot.: Marcin Jurczak, 26.02.2007



„Tuning” w Modertransie postępuje. Skład 172+171 doczekał się logo... na zewnętrznej, przedniej ścianie wozu. Na dodatek logo to było chromowane i wyglądało jak znak handlowy jednego z niemieckich producentów luksusowych samochodów. Na szczęście zanim skład wyjechał na poznańskie tory, logo zdemontowano. Ponadto od teraz w trakcie remontu Modertrans rezygnuje z instalacji taranów na rzecz zderzaków. (JN)



Wagon 670 jako pierwszy GT8 otrzymał nowy schemat malowania i lakier położony nową metodą. Dzięki temu jego zieleń wygląda bardzo soczyście nawet w pochmurny mroźny dzień. Przypomnijmy że takie malowanie posiada również GT6 – 605. (TG)



Stopiątka Podbite Oko zdobywa główną nagrodę w konkursie na Najbrzydszy Tramwaj Marca.

Fot.: Błażej Brzycki, 25.03.2007





**W Neoplanie 1517 w ostatnich drzwiach zastosowano osobliwe guziki do otwierania drzwi przez pasażera. Pochodzą one z Ikarusa z pulpitu kierowcy. Czyżby brakowało części zamiennych do Neoplanów?**

**Fot.: Mateusz Halaburda, 26.02.2007**



Na skrzyżowaniu Wołyńskiej i Małopolskiej wkrębowano w kostkę mikropachołki, które mają za zadanie ostrzegać nierozważnych kierowców o wyjściu torowiska z bruku na odsłonięte podkłady. Miejmy nadzieję, że zdadzą egzamin, gdyż do tej pory było to jedno z najbardziej narażonych na wstrzymania ruchu miejsc w Poznaniu. (TG)



Zabudowana na podwoziu ND lorka towarowa o numerze 2075, należąca do S3 Forteczna, została odstawiąca poza tory. Jej nowym miejscem pobytu jest skrawek ziemi za ostatnim torem harfy rozjazdowej w polu na Fortecznej, a wagonik ustawiono na zgrabnie ułożonym cokole z białych pustaków. (TG)



11.03 na linii 100 pierwszy raz w historii pojawiła się niskopodłogowa rezerwa – w postaci leasingowego solarisa Urbino 12 (1616). *Ogórek* w drodze na Gajową się przegrzał i musiał wrócić do zajezdni. (MJ)



Dwukierunkowy wagon o numerze 901, który ostatnimi czasy zimował na terenie Budziszyny, obudził się z zimowego letargu. Dzięki pozyskanym z Niemiec częściom zamiennym, pierwszego dnia wiosny powrócił na linię i jak na razie ma się dobrze. Jego przerwa w eksploatacji trwała od lipca 2006, kiedy to wagon uległ awarii. (TG)



MAN 1032 przeszedł zabieg odświeżający wnętrze w postaci wymiany siedzeń na Stery. Z pewnością zapobiegnie to ich dewastacji w trakcie służb nocnych. Przy okazji spadł niestety komfort podróżowania. (MH)



W połowie kwietnia Zakład Komunikacji Publicznej w Suchym Lesie wprowadzi w weekendy nocne kursy autobusów. Na razie będzie to próbna linia, uruchomiona na okres trzech miesięcy. Jeżeli nocne połączenia spotkają się z zainteresowaniem mieszkańców, to kursy te na stałe znajdą się w rozkładzie jazdy ZKP. Bilet normalny będzie kosztował 7,20 zł a ulgowy 3,60 zł. (MJ)



W dniu 17.03 nasi klubowi motorniczowie, odbywali kurs szkoleniowy na wagonie 13N celem zdobycia pozwolenia do kierowania tym typem pojazdu. Grono mogących prowadzić „trzynastkę” zwiększyło się, co rokuje częstsze wizyty tego wagonu na poznańskich torach. (MJ)



Na Starołęce zakończył się remont biurowca MPK i co za tym idzie podłączono z powrotem po wielomiesięcznej przerwie tablicę świetlną informującą o godzinach odjazdu tramwajów. (JN)



Z powodu silnych opadów śniegu w drugi dzień wiosny, co mądrzejsi motorniczowie *helmutów* wyjmowali tabliczki z



**W dniu 15 marca wagon 102Na 71 odwieziony został do Modertransu celem przeprowadzenia remontu kapitalnego. Wóz już został zdekompletowany i odwieziony do Biskupic na remont pudła. Wymienione zostanie poszycie zewnętrzne, zainstalowana przetwornica statyczna, a wizualnie wagon będzie zbliżony do stanu z lat 80-tych. Do zajezdni przy ulicy Gajowej przywieziono natomiast wyremontowane pudło *szybkowca* 194. (JN)**

**Fot.: 2 \* Rafał Bręczewski**



kominków i kładli za szybą w kabinie, co zapewniało konieczną rozpoznawalność numeru linii. Nie mogli tego niestety uczynić prowadzący zmodernizowane, tarczowe stopiątki. (TG)



W piątek 23.03 obył się na S-1 pokaz służb ratowniczych dla delegacji, która przyjechała z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego z Wrocławia. Pokaz ten został zorganizowany z powodu zakupów nowego taboru w tamtejszym MPK. W pokazach uczestniczył dźwig TRAM123, a także tramwaje 662 i 508. Wykolejano je i ustawiano z powrotem na tory. (TG)



Na poznańskich torach po remoncie pojawił się wagon 116, na razie w ramach jazd próbnych, ale prace remontowe przy nim są już na ukończeniu. W trakcie remontu postanowiono odwrócić kolejność numeracji wagonów, teraz wagon 116 będzie pierwszym w składzie, zaś 115 będzie doczepą czynną. (TG)

**opracowanie:** Jędrzej Nowak  
**informacje zebrali:** Błażej Brzycki, Tomasz Gieżyński, Mateusz Halaburda, Marcin Jurczak, Jędrzej Nowak



# Uruchomienie tramwajowe od 01.12.2006

opr. Marcin Jurczak

## Dzień roboczy – liczba pociągów

	5.00 – 6.30				6.30 – 19.00				19.00 – 23.00				typ taboru	uwagi
	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3		
1	3	-	-	6	5	-	-	10	3	-	-	4	105N	
2	2	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	105N	
	-	2	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	GT6 / GT8	
3/4	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	1	-	3G	
	3	-	-	4	4	-	-	4	4	-	-	-	105N	
5	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	1	-	3G	
	5	-	-	2	8	-	-	3	4	-	-	1	105N	
6	7	-	-	-	11	-	-	-	5	-	-	-	105N	linia obsługiwana alternatywnie wagonami Combino
7	-	5	1	-	-	6	3	-	-	2	2	-	GT6 / GT8	
8	-	6	-	-	-	10	-	-	-	5	-	-	GT6 / GT8	
9	-	5	-	-	-	9	-	-	-	4	-	-	GT6 / GT8	
	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	3G	
10	5	-	-	-	8	-	-	-	4	-	-	-	105N	
11	-	2	1	-	-	2	1	-	-	2	-	-	GT6 / GT8	
	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	2	-	3G	
12	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-	-	-	105N	
	-	-	-	6	-	-	-	7	-	-	-	4	RT6N1	
13	-	-	-	10	-	-	-	11	-	-	-	6	105N	
14	6	-	-	-	7	-	-	-	4	-	-	-	Combino	
15	5	-	-	-	7	-	-	-	3	-	-	-	105N	
	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	Combino	
16	3	-	-	-	7*	-	-	-	2	-	-	-	105N	* - w tym dwa pociągi w godzinach 6.40-9.00
17	3	-	-	4	6	-	-	5	2	-	-	3	105N	
18	-	-	2	-	-	-	2**	-	-	-	1	-	3G	** - w tym jeden pociąg w godzinach 4.50-10.30
	-	3	-	-	-	3	-	-	-	3	-	-	GT6 / GT8	
	43	23	10	33	66*	33	13**	43	34	16	8	18	RAZEM	

S1 – zaj. Głogowska

S2M – zaj. Madalińskiego

S2G – zaj. Gajowa

S3 – zaj. Forteczna

## Sobota – liczba pociągów

	5.00 – 9.00				9.00 – 15.00				15.00 – 23.00				typ taboru	uwagi
	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3		
1	4	-	-	3	6	-	-	3	5	-	-	2	105N	
2	3	-	-	-	5	-	-	-	3	-	-	-	105N	
4	-	-	-	3	-	-	-	4	-	-	-	3	105N	
	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	2	-	3G	
5	3	-	-	2	4	-	-	3	4	-	-	1	105N	
6	5	-	-	-	7	-	-	-	5	-	-	-	105N	
7	-	1	3	-	-	2	4	-	-	2	2	-	GT6 / GT8	
8	-	5	-	-	-	6	-	-	-	5	-	-	GT6 / GT8	

9	-	4	-	-	-	5	-	-	-	4	-	-	GT6 / GT8 3G	
10	4	-	-	-	5	-	-	-	4	-	-	-	105N	
11	-	2	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	GT6 / GT8 3G	
12	-	-	-	5	-	-	-	6	-	-	-	5	RT6N1	
13	-	-	-	6	-	-	-	8	-	-	-	6	105N	
14	4	-	-	-	4	-	-	-	4	-	-	-	Combino	
15	3	-	-	-	3	-	-	-	2	-	-	-	105N Combino	
17	2	-	-	3	3	-	-	4	2	-	-	3	105N	
18	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3G GT6 / GT8	18/1 (3G) wykonuje kursy poślukowe jako 2/0 i 5/0
	28	12	8	22	40	20	11	28	31	16	8	20	RAZEM	

### Święta – liczba pociągów

	5.00 – 15.00				15.00 – 23.00				typ taboru
	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3	
1	4	-	-	3	4	-	-	3	105N
2	3	-	-	-	3	-	-	-	105N
4	-	-	-	3	-	-	-	3	105N 3G
5	3	-	-	2	3	-	-	2	105N
6	5	-	-	-	5	-	-	-	105N
7	-	-	4	-	-	-	4	-	GT6 / GT8
8	-	5	-	-	-	5	-	-	GT6 / GT8
9	-	4	-	-	-	4	-	-	GT6 / GT8 3G
10	4	-	-	-	4	-	-	-	105N
11	-	2	-	-	-	2	-	-	GT6 / GT8 3G
12	-	-	-	5	-	-	-	5	RT6N1
13	-	-	-	6	-	-	-	6	105N
14	4	-	-	-	4	-	-	-	Combino
15	4	-	-	-	4	-	-	-	Combino
17	2	-	-	3	2	-	-	3	105N
18	-	-	-	-	-	4	-	-	-
	29	11	9	22	29	15	9	22	RAZEM



## Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

**04.02. 8/1 673.** Na przystanku Rondo Śródka od strony Katedry doszło do bestialskiej napaści postronnych osób na kontrolera nr 066, wypisującego opłatę dodatkową pasażerom bez biletu. W wyniku tego incydentu kontroler – uderzony zniecacka w tył głowy – doznał wstrząsu mózgu i musiał udać się do szpitala. Napastnicy, mimo dokonania swego wyczynu tuż pod miejską kamerą, a także podjętego natychmiast policyjnego pościgu, zdołali się ulotnić.

**05.02.** Doskonale bywają tłumaczenia pracowników ZDE dotyczące pojawiających się awarii infrastruktury. Oto na Zamenhofa przy Selgrosie, nad torem w kierunku Rataj, nastąpiło zerwanie linki pionowej, w następstwie czego doszło do „wyhaczenia się laski wypychającej”. Tłumacząc to na polski: chodzi o długi wysięgnik słupa trakcyjnego, kierujący drut jezdny od zewnątrz ku osi toru.

**06.02.** Na terenie zajezdni Głogowska zapaliły się kable w studziencie położonej tuż przy wjeździe na halę przy torze nr 16. Spowodowało to opóźnienie wyjazdu na trasę składów 6/11 (35 minut) i 17/7 (14 minut).

**06.02. 9/10 676.** Niezły pretekst do wspaniale długiego postoju na Piątkowskiej pojawił się wraz ze sztajmesem, który ulokował się w *helmucie* i zasnął, na cały pojazd emitując silną i przykrą woń. Czynności operacyjne Policji i służb dezynfekcyjnych wymusiły postój dziewiątki od 20:51 do końca zmiany (zjazd z Piątkowskiej 22:34). Powoził klubowicz Nowik.

**07.02. 8/9 691.** Nareszcie motorniczowie zaczęli pisać raporty na wadliwie działające sygnalizacje świetlne! Tym razem powodem był ekstremalny przypadek niezapalenia się przez 10 minut zezwolenia na wjazd na skrzyżowanie Głogowska / Hetmańska od strony Arciszewskiego w kierunku Górczyna. Swoją drogą, działanie tutejszej sygnalizacji to swoiste kuriozum, ale istnieją obawy, iż temat ten nie zostałby podjęty nawet gdyby sygnalizator zbliżył się do decydenta z prędkością combino i uderzył go prosto w czoło. W każdym razie w skali miesiąca pojawiły się również liczne skargi pisemne na sygnalizacje przy Moście Dworcowym i Teatralnym, na Półwiejskiej, przy Dworcu Zachodnim i na Towarowej przy Świętym Marcinie. Taka postawa cieszy, bo nie można pozwolić na stworzenie wrażenia, że wszystko jest w porządku



(„nie mieliśmy sygnału o nieprawidłowościach”). Dodatkowo przy okazji tego wątku należy wymienić inne usterki infrastrukturalne, a więc nieśmiertelny przejazd kolejowy w Strzeszynie (trzykrotnie w lutym) oraz awarie tłumików napędów zwrotnic na Głogowskiej / Hetmańskiej (dwukrotnie).

**09.02. 98/1 1972.** Na pętli Różany Potok kierowca nie uniósł manewru omijania stojącego autobusu linii 87 i zsunął się w błoto. Do wyciągnięcia ikarusa konieczne było sprowadzenie służb technicznych, by wyrwały go z lepkiej mazi.

**10.02. 88/1 1817.** Awaria ogranicznika przegubu podczas zawracania na pętli Morasko spowodowała wypchnięcie solarisa z pożądanej trajektorii i umieszczenie na grząskim poboczu. Ponownie trzeba było wezwać holownik.

**12.02. 14/1 504.** Combino stało pierwsze we wstrzymaniu, do jakiego doszło między stacjami Al. Solidarności i Lechicka / Poznań Plaża z powodu samochodu osobowego marki Volvo, który wpadł w poślizg i z ogromną prędkością zjechał do wykopu PST, blokując oba kierunki. Szofer następnie oddalił się z miejsca wypadku (22:45), by później się na nim pojawić (0:30), tłumacząc, iż pobiegł wezwać pomoc. Wyciąganie wozu trwało do 1:05, z wyłączeniami napięcia w godzinach 23:58 – 0:26 i 0:49 – 1:05, a całością zadań dyrygował torowy wóz spalinowy CSW44 2038 z palfingerem, wcofany od Roosevelta po torze niewłaściwym. Także PST opuściły tramwaje liniowe, zablokowane od strony centrum – wycofały się do Roosevelta i przez Połabską wróciły do macierzystych zajezdni. Tramwaje zablokowane od strony Sobieskiego (16/6, 15/5, 16/3, 14/6, 12/9) stały aż do 0:26, gdyż wg brygadzysty ekipy sieciowej, wadliwe wykonanie sieci trakcyjnej nad przelotką przy Plażu uniemożliwiło przejazd tramwajów na niewłaściwy tor. Czy w takim razie latem, przy okazji podbijania torowiska i zmiany torów przez wahadła, byliśmy świadkami cudu?...

**12.02. 64/2 1033.** Autobusem podróżowała para pijanych ludzi. Gdy po nieco ostrzejszym hamowaniu przy Parku Sołackim przewrócili się oni w pojeździe, zaczęli ubliżać kierowcy i krzyčeć wniebogłosy, że są połamani. Gdy kierowca zaproponował przyjazd pogotowia i policji, główni uczestnicy zajścia, bełkocąc coś niezrozumiale, oddalili się z miejsca zdarzenia.

**16.02. 91/6 1206.** Po obsłudze przystanku Aleje Solidarności kierowca podjechał do sygnalizatora świetlnego służący autobusowej i oczekiwał na sygnał. Wtem podbiegł do autobusu jakiś mężczyzna, który zaczął kopać drzwi i wrzeszczeć, by go wpuścić. Z racji faktu, że autobus znajdował się już poza przystankiem, a także z powodu wysokiej agresji napastnika, kierowca nie zdecydował się na otwarcie drzwi. Wówczas mężczyzna wbiegł przed autobus i odstawił „aniola” na przedniej szybie, czym uniemożliwił odjazd ze światła. Wtedy prowadzący nawiązał kontakt z CNR, w czasie którego

agresor ujrzał co się święci, popukał długotrwanie w czoło, a następnie uciekł.

**21.02. 10/5 200+199.** Podczas wstawiania sprawdzonych na OC pojazdów na tory odstawcze Budziszyska skład 200+199 wjechał na tor „zerowy” (bez sieci trakcyjnej). Uszkodzeniu uległ pantograf, a motorniczy w stanie wzburzenia emocjonalnego udał się do domu. Ustawiacz mętnie się potem tłumaczył, że sądził, iż zwrotnica na tor zerowy jest zablokowana. 200+199 został wyciągnięty z tarapatów przez 136+137 i skierowany na naprawę pantografu na Głogowską.

**22.02.** Bardzo obfite opady śniegu i słabe umiejętności kierowców były powodem wstrzymań ruchu na podejździe ulicy Poznańskiej w Koziegłowach. Problemy z podjazdem, blokowanie drogi, zsuwanie się do rowu i łamanie w przegubie były udziałem m.in. 1805 jako 70/3 i 1810 jako 70/5.

**23.02. 17/3 144+145.** Na Moście Teatralnym do siedemnastki wsiadł nieco wybuchowo usposobiony pasażer, który drogę do Placu Cyryla Ratajskiego wykorzystał na wrzaski i kopanie w drzwi kabiny oraz szafę aparatury elektrycznej. Na „Cyrylu” motorniczy zauważył przejeżdżający radiowóz i znakami świetlna-dźwiękowymi wzbudził zainteresowanie funkcjonariuszy. Na tym skończyła się podróż frustrata, który dalsze wyjaśnienia musiał złożyć na komisariacie, tonem znacznie spokojniejszym.

**24.02.** Radość kibiców po zwycięstwie Lecha Poznań nad Pogonią Szczecin (3:2) była tak bezbrzeżna, że zniszczeniom nie oparły się 6/0 162+161, 15/0 298+299, 6/3 218+215 i 13/0 230+229.

**28.02. 238/2 1967.** Przy Selgrosie zapaliła się wiązka elektryczna pod przegubem. Pasażerowie uciekli w popłochu, a kierowca użył gaśnicy. Zjazd uszkodzonego wozu na Pustą odbył się w asyście holownika, lecz o własnych siłach.

#### Podsumowanie wstrzymań awaryjnych.

Jak zwykle wygrały *stopiątki* – nic nowego. W lutym odnotowano 16 wstrzymań ruchu spowodowanych ich awariami. Na drugim miejscu uplasowały się wagony niemieckie z dziewięcioma usterkami: 605 uszkodzony ślizg pantografu, 607 brak rozruchu (ciekawa lekcja pogładowa dla kursantów nauki jazdy), 675 zwarcie w I grupie silników, 680 zaciągnięty hamulec awaryjny, 681 ślizgi pantografu, 684 usterka I drzwi, 691 zwarcie w instalacji wysokiego napięcia (motorniczym był klubowicz Nowik), 692 zwarcie w instalacji ogrzewania, 906 wybijał nadmiarowy. Na podium zmieściły się również tatty: 406 komputer pokładowy, 408 styczniki w członie A i brak luzowania, 409 dwukrotnie zablokowany wózek C i 410 silniki na wózku A, czyli 5 awarii. Mniej premiowane lokaty zajęły *holendry* (3 wstrzymania: 800 zaciągnięte dwa hamulce awaryjne, 801 oberwany kloc hamulca szynowego, 808 ślizg pantografu) i *combina* (2 wstrzymania spowodowane usterką drzwi w 509 i zwarcie w instalacji niskiego napięcia w 511).



#### PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl  
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)  
ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO: Jędrzej Nowak  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Krzysztof Dostatni,  
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra  
SEKRETARZ REDAKCJI: Łukasz Nowicki  
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Kamila Panasiuk  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
NAKLAD: 50 egzemplarzy

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

Podczas II wojny światowej sieci tramwajowe uległy poważnemu zniszczeniu. Przywrócenie sprawnej komunikacji miejskiej było w wielu przypadkach niemożliwe bez zakupu nowych tramwajów. Również Poznań miał problemy z brakiem taboru, mimo dostaw wozów z demobilu niemieckiego i nowych wagonów KSW. Niestety nie było w kraju producenta, który wytwarzałby nowe tramwaje. Brak nowych wozów był na tyle poważny, że nie było czasu na opracowanie nowego modelu. Dlatego na Zjeździe Kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych podjęto decyzję o budowie pierwszego polskiego powojennego tramwaju na bazie sprawdzonej konstrukcji niemieckiej. Wybrano wagon wojenny KSW (Na torach – KSW; P74, 17.06.2006). Tramwaje takie były w Poznaniu eksploatowane od 1944 roku. Był to zabieg tymczasowy – do momentu opracowania zupełnie nowej konstrukcji. Jednak produkcja wagonów typu N trwała ponad 10 lat. Sporządzono dokładną dokumentację, na podstawie której powstał pierwszy tramwaj znormalizowany.

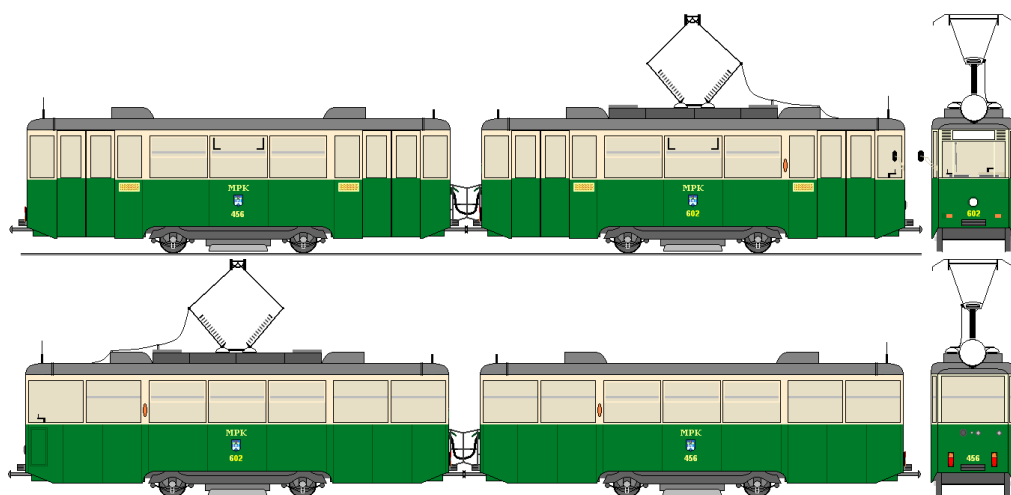
Był on niemal identyczny w stosunku do swego niemieckiego pierwowzoru. Tak samo jak on, typ N był dwukierunkowym wagonem dwuosioowym o konstrukcji stalowej. Posiadał cztery pary bardzo szerokich, ręcznie otwieranych drzwi – po dwie na każdej burcie. Drzwi te w warunkach wojennych umożliwiały sprawne opuszczenie pojazdu, natomiast w warunkach normalnej eksploatacji były za ciężkie. Ponadto wagony typu N wyposażono w mocne silniki o mocy 60 kW i nastawniki typu T401. Ich wytwarzaniem przez cały okres produkcji zajmowały się cztery zakłady zlokalizowane w różnych regionach kraju. Były to: Sanocka Fabryka Wagonów, Konstal, Fabryka Wagonów w Świdnicy i Stocznia Gdańska. W tej ostatniej budowano tylko wagony silnikowe, zaś w Sanoku tylko doczepne. Produkcję pilotażową rozpoczęto w Chorzowie w 1948 roku od wagonów doczepnych dla Górnego Śląska. Rok później podjęta została produkcja wagonów silnikowych dla Warszawy.

Poznań otrzymał pierwsze eNki w 1950 roku. Początkowo były to same wagony doczepne z Sanoka. Pierwsza partia tych wozów otrzymała numerację 431-438. Serię tę charakteryzowały okna uchylne zamiast opuszczanych, jak również kasety na tablice kierunkowe z przodu i z tyłu wagonu. Rok później do Poznania przybyły wozy silnikowe. Do roku 1954 niektóre wozy wyposażone były tymczasowo w pantografy rolkowe, gdyż poznańska sieć trakcyjna nie była jeszcze przystosowana do pantografów ślizgowych. Od początku eksploatacji tramwaje typu N jeździły jako wagony pojedyncze, a także jako *dwuskłady* i *trój-składy*. Były one też sprzęgane z różnymi typami doczep przedwojennych. Od 1957 roku Poznań otrzymywał już unowocześnieoną wersję 4N. Zmieniono tu układ drzwi, przesuwając je bliżej końców wagonu, dzięki czemu powiększyła się przestrzeń wewnątrz przedziału pasażerskiego. Pod koniec lat

Podstawowe dane wagonów z rodziny N	
Wymiary (dł./szer./wys.)	10 400 / 2 163 / 3 215 mm
Liczba silników / moc	2 / 60 kW (tylko silnikowe)
Lata produkcji	1948-1961
Lata dostaw	1950-61 (1966-69 z War.)
Ilość dostarczonych nowych	N – 49 szt., 4N – 52 szt. ND – 42 szt., 4ND – 46 szt.
Ilość dostarczonych używanych	N – 41 szt., 4N – 1 szt. ND – 86 szt., 4ND – 3 szt.
Stacjonowanie	S-1 Głogowska, S-2 Gajowa, S-3 Forteczna, Modertrans Poznań

pięćdziesiątych, gdy do produkcji wprowadzono nowy szybkobieżny model 13N, zaprzestano wytwarzania tramwajów znormalizowanych, bazujących na niemieckim KSW. Przez kolejne kilkanaście lat, gdy realizowano tylko dostawy wagonów 13N dla stolicy, pozostałe miasta otrzymywały duże partie wagonów typu N, wycofanych z Warszawy. Były to wozy w różnym stanie technicznym i w różnym stopniu zmodernizowane. Najdalej posuniętą modyfikacją była wersja PN, posiadająca trzy człony połączone przegubami. Okazało się jednak, że jest ona bardzo awaryjna i po kilku latach wszystkie tak zmodernizowane wagony zostały w Poznaniu zezłomowane.

Gdy w roku 1969 rozpoczęły się dostawy wagonów 102N/Na, a później 105N/Na, tramwaje typu N zaczęły powoli znikać z poznańskich ulic. Część wozów znalazła zatrudnienie jako wozy gospodarcze, ale większość trafiła na złom. W Poznaniu wagony te w zasadzie do końca 1992 roku były codziennym widokiem. Dostawy wagonów 105Na w latach 1987 - 1991 oraz rozpoczęte w 1991 roku dostawy holendrów znacznie przyspieszyły kasacje eNów. 31.12.1992 to data zakończenia liniowej eksploatacji wagonów dwuosioowych. Po tym dniu około 20 składów zostało zamkniętych na torach odstawczych na Budziszynskiej, jako wagony tzw. rezerwowe. W 1996 roku uruchomiono kilka wagonów dla potrzeb filmu o Poznańskim Czerwcu. W 2000 roku podjęto decyzję o renowacji eNek o numerach 602 i 456, które pełniąc funkcję wagonów historycznych na stałe wpisały się w krajobraz miasta. Spodziewane jest także zakończenie remontu drugiej doczepy typu ND, wyprodukowanej w Sanoku. Zostanie ona odtworzona do stanu z roku 1948.



Rys.: Jędrzej Nowak