

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 6 (86)  
8 września 2007 r.

[www.przystanek.z.pl](http://www.przystanek.z.pl)

ISSN 1730-6388

## Uroczyste otwarcie nowej trasy tramwajowej Witamy na nowej trasie

Robert Bartkowiak

14 sierpnia to kolejna wielka data w historii poznańskiego przewoźnika oraz miasta. Jest uwieńczeniem kilku lat intensywnych przygotowań inwestycji, które – jak wiadomo – nie zawsze układały się pomyślnie. Potem kilka miesięcy układania torów, budowy przystanków, wieszania trakcji oraz oczekiwania na otwarcie nowej trasy tramwajowej przez most św. Rocha. Wszystko to ponad 10 lat po otwarciu Poznańskiego Szybkiego Tramwaju.

Uroczysta ceremonia otwarcia nowej trasy miała miejsce przy przystanku Politechnika na ulicy Kórnickiej, tuż przed mostem św. Rocha. Z tej okazji przygotowano dla mieszkańców różne atrakcje, tj. występy grup artystycznych oraz Orkiestry Miasta Poznania przy MPK w Poznaniu Sp. z o.o. Wszyscy zgromadzeni czekali jednak na ten moment, w którym Prezydent Miasta Poznania, Ryszard Grobelny, przetnie czerwono-białą wstęgę i cała parada tramwajów, przyozdobiona balonami, ruszy w kierunku ulicy Wrocławskiej, gdzie zaplanowano dalszą część imprezy. Otwarcie nastąpiło chwilę po godzinie 18, przy akompaniamencie orkiestry dętej. Cała parada – z prezydentem na czele – ruszyła w następującej kolejności:

- tramwaj konny
- N+ND 602+456
- 102N 1



Z okazji otwarcia trasy wagony zabytkowe udekorowano numerami linii, które tą właśnie trasą pojadą.

Fot.: Robert Bartkowiak

- 105Na+105NaD 146+147 (świeżo po naprawie głównej)
- tatra RT6N1 405
- siemens combino 501

Od samego początku impreza zgromadziła setki poznaniaków, w większości z aparatami i kamerami. Każdy chciał uwieńczyć moment przejazdu pierwszych tramwajów po nowym odcinku długości około 1800 metrów. Do parady sunącej przez ul. Kórnicką, most św. Rocha, Mostową, Dowbora-Muśnickiego i Podgórną przyłączało się coraz więcej poznaniaków, którzy w różnych miejscach trasy czekali na przejazd tramwaju konnego i reszty pojazdów. Na dachu tramwaju konnego zwracała uwagę flaga Unii Europejskiej, która w znacznym stopniu przyczyniła się do powstania trasy, pokrywając dużą część kosztów realizacji inwestycji.

Apogeum całej imprezy było dotarcie parady pod Kupiec Poznański, gdzie przybyli nie mieścili się przed specjalnie przygotowaną sceną. Po uroczystych przemówieniach władz miasta i poświęceniu nowej trasy przystąpiono do wmurowania pamiątkowych kostek brukowych, które definitywnie zakończyły budowę i zainaugurowały nowe połączenie centrum Poznania z Ratajami. Po oficjalnej części prezydent podzielił



Frekwencja zaskoczyła wszystkich.

Fot.: Marcin Jurczak

tort, specjalnie przygotowany na tę okazję, w kształcie nowej trasy. Niestety, nie wszystkim było dane go spróbować.

Cała impreza zakończyła się koło godziny 19:30, kiedy to wszystkie tramwaje (oprócz tramwaju konnego) ruszyły w kierunku alei Marcinkowskiego, zabierając po drodze wszystkich chętnych do ronda Kaponiera. W ten sposób zakończono oficjalne obchody otwarcia nowej trasy tramwajowej, lecz nie był to jeszcze koniec świętowania. MPK Poznań i KMPS przygotowały dla wszystkich chętnych specjalne przejazdy o zachodzie słońca zabytkowym taborem przez plac Bernardyński i most św. Rocha, które – jak się okazało – cieszyły się dużą frekwencją. W przejazdach o godzinie 20, 21 i 22 wzięły udział wszystkie historyczne pojazdy: N+ND 602+456, 102N 1 (tylko dwa kółka) oraz 13N 115. Trasa linii specjalnej:

Gajowa – Zwierzyniecka – św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – plac Bernardyński – Dowbora-Muśnickiego – Mostowa – most św. Rocha – Kórnicka – Trasa Kórnicka – os. Lecha (powrót przez ul. 27 Grudnia i Gwarną).

Popularność całej imprezy i parady przeszła najsmielsze oczekiwania organizatorów – nie spodziewano się aż takich tłumów mieszkańców z różnych zakątków Poznania. Jak widać poznaniacy nie są obojętni na to, co dzieje się w ich mieście,



**Na czele parady – tradycyjnie – wagon konny. „Za sterami” Prezydent Miasta Poznania Ryszard Grobelny i Dyrektor Naczelny MPK Poznań Sp. z o.o Wojciech Tulibacki.**

**Fot.: Robert Bartkowiak**

a każdy powód do świętowania jest dobry. Nie pozostaje nam nic innego, jak czekać na kolejne tego typu inwestycje, poprawiające funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Poznaniu.

## Zmiany w układzie komunikacyjnym związane z otwarciem trasy Most św. Rocha – tramwajem i samochodem

**Marcin Jurczak**

Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej w Poznaniu – finansowana częściowo z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – spowodowała spore zmiany w układzie komunikacyjnym miasta, przekładając się na zmianę organizacji zarówno komunikacji zbiorowej, jak i indywidualnej.

W dniu 15 sierpnia zmieniły się trasy tramwajów linii 5, 13 i 16. Piątka i trzynastka z Marcinkowskiego nie skręcają już w Strzelecką, lecz jadą prosto nową trasą aż do węzła Kórnicka (gdzie 5 jedzie na wprost przez os. Lecha i dalej na Stomil, a 13 skręca w stronę ronda Rataje i dalej do Starołęki). Przedłużono także szesnastkę, która kursuje teraz nową trasą do os. Lecha. Na odcinku torów przez Strzelecką pozostawiono linie 2 i 9.

1 września powrócono do zimowego rozkładu jazdy. 5, 13 i 16 pozostały na trasie przez most św. Rocha, do linii jadących przez Strzelecką dołączyła natomiast trójka (co 20 minut, tylko w dni robocze, do godz. 19.30). Tym samym oddzielono ją od czwórki – dotychczas obie linie kursowały ze Starołęki przez plac Wielkopolski i rondo Śródka, różniąc się tylko końcowym odcinkiem trasy (3 – Wilczak, 4 – Połabska). Zmiany podyktowane były chęcią zachowania połączenia Marcinkowskiego – Łąkowa – Serafitek. Uruchomiono także (w zamian za dawne szczytowe kursy linii 16) linię nr 26, kursującą w dni robocze, w godzinach 6.30-8.30, na trasie Os. Sobieskiego – Gwarna. Linię 26 obsługują cztery pociągi tramwajowe, wystawiane przez wydział S-1.

Na nowej trasie (wybudowano łącznie 1,67 km linii tramwajowej, w tym 0,2 km odcinka mostowego) zlokalizowano

8 przystanków komunikacji zbiorowej (wszystkie o długości jednego pociągu tramwajowego). Są to: Wrocławska (WROC), Pl. Bernardyński (PLBE), Most św. Rocha (MORO) i Politechnika (PP) – każdy w obu kierunkach. W dzień roboczy na pokonanie odcinka Marcinkowskiego – Kórnicka przewidziano w rozkładach jazdy 7 minut; po szczycie komunikacyjnym, w soboty, niedziele i święta – o dwie minuty mniej. Na nowej trasie wybudowano także 10 systemów sygnalizacji ulicznej – m.in. za każdym (!) i przed każdym (!!!) przystankiem.

Zmiany objęły także sieć autobusową. Nową trasą tramwajową kursują autobusy nocne – linii 231. Od 1 września połączono



**Plac Bernardyński. Po 30 latach nieobecności (linię przez ul. Zieloną zamknięto w 1977 roku) wróciły nań tramwaje.**

**Fot.: Marcin Jurczak**

Witamy na nowej trasie przez most św. Rocha



linie autobusowe nr 76 i 90, tworząc jedną, o numerze 76. Nowa trasa linii 76 biegnie z os. Dębina do AWF i dalej – po trasie dawnej linii 90 – do os. Sobieskiego. Docelowo autobusy linii 74 i 76 jadące na Piątkowo zatrzymywać się mają na wspólnym z tramwajami przystanku Most św. Rocha. W kierunku odwrotnym istnieje możliwość przesiadki na tramwaj na placu Bernardyńskim.

Utrudniono nieco życie kierowcom. Odcinek Podgórną (od Szkolnej do Garbar) został zamknięty dla ruchu, podobnie jak ul. Dowbora-Muśnickiego. Tym samym torowisko jest formalnie pozbawione ruchu samochodowego na większej części nowej trasy. Zamknięto także wyloty ul. Wrocławskiej i Zielonej w Podgórną. Relacja z funkcjonowania nowej trasy tramwajowej i nowej organizacji ruchu w pierwszych tygodniach eksploatacji – w następnym numerze Przystanku.

## Most św. Rocha towarzyszy mieszkańcom miasta nie od dziś...

### Historia pewnego mostu

Szymon Biały



O tym, jak bardzo ważną funkcję pełni most, wie każdy z nas. Ta budowla inżynierska – w odróżnieniu od wiaduktu, poprowadzonego nad wąwozem, doliną lub inną drogą – jest konstrukcją pozwalającą na pokonanie przeszkody wodnej, np. rzeki lub jeziora.

Średniowieczne miasta usytuowane były głównie w pobliżu rzek. Gród poznański, obejmujący pierwotnie rejon dzisiejszego Ostrowa Tumskiego i zajmujący kilka pobliskich wysp w rozlewisku Warty oraz mniejszej Cybiny, wskutek uzyskania w XIII wieku prawa do lokacji zaczął rozwijać się po zachodniej stronie Warty. Wymusiło to budowę przepraw mostowych celem usprawnienia funkcjonowania dużego organizmu miejskiego, jakim niewątpliwie stawało się nasze miasto. Wzrost liczby mostów miał także ogromne znaczenie dla utrzymania sprawnego połączenia komunikacyjnego i, co się z tym wiąże, również handlowego. Na szczęście Poznań otrzymał prawo do budowy mostów w prawie lokacyjnym. Był to przywilej niespotykany w historii polskich miast.

Dzieje poznańskich mostów są bogate i ciekawe. Podobnie jest z historią mostu Świętego Rocha, którym zajmujemy się szczególnie z racji otwarcia nowego odcinka linii tramwajowej,

łączącej Centrum z Ratajami. Jego początki sięgają aż XIV wieku. Pierwotnie był to most drewniany, nazywany Wielkim lub Łaciną. Przebiegała przez niego droga do Środy Wielkopolskiej i Kalisza. Jednak przeprawy takiego rodzaju (drewniane) miały poważną wadę – krótką żywotność. Warta nie była wówczas uregulowana. Poznań nękały częste powodzie, zwłaszcza wiosną. Zimą z kolei na rzece pojawiała się kora lodowa, przez którą mosty o takiej konstrukcji nie miały szans na długowieczność.

Most św. Rocha przypominający nieco wyglądem wersję istniejącą do 2002 roku, budowany był w latach 1911-1913. Był pięcioprzesłowy, betonowy, ze środkowym przesłem stalowym. Wtedy też po raz pierwszy pojawił się charakterystyczny łuk. Cała przeprawa miała 12 metrów szerokości i 220 metrów długości. We wrześniu 1939 r. została ona wysadzona – wraz z kilkoma innymi – przez wycofujące się Wojsko Polskie. Po prowizorycznych odbudowach, gruntowne prace miały miejsce na początku lat 50. Wtedy most uzyskał wygląd zbliżony do tego sprzed wojny – różnił się jedynie



Pod względem architektury nowy most nawiązuje do starego. Uwagę zwracają charakterystyczne lampy.

Fot.: 2 \* Szymon Biały

Most św. Rocha w liczbach	
długość całkowita:	232,90 m
szerokość części nurtowej:	27,63 m
szerokość części zalewowej:	25,02 m
szerokość torowiska:	7,30 m
szerokość jezdni:	2 * 3,50 m
szerokość ścieżki rowerowej:	2 * 1,50 m
szerokość chodnika:	2 * 2,50 m



łukiem. Służył on poznaniakom przez długie lata i był bardzo wytrzymały, czego nie dało się powiedzieć o innych mostach. W praktycznie niezmienionej postaci i wyglądzie przetrwał on do początku XXI wieku. Wtedy to – w 2000 roku – ze względu na zużycie konstrukcji i zły stan przeseł, zdecydowano o rozbiórce mostu św. Rocha.

Gdy zapadła decyzja o odbudowie mostu, postanowiono również o poprowadzeniu przezeń ruchu tramwajowego. Należało zachować jego pierwotny wygląd jako obiektu zabytkowego, dlatego też prace prowadzono pod nadzorem konserwatora zabytków. Nowe oblicze mostu św. Rocha było dziełem Pracowni Architektonicznej Ewy i Stanisława Sipińskich w Poznaniu, zaś jego projekt opracowało Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu. Koszt inwestycji został pokryty z budżetu miasta oraz z dofinansowania z Unii Europejskiej. Projekt uzyskał nagrodę II stopnia Ministra Transportu w konkursie za wybitne osiągnięcia twórcze w 2005 roku oraz II nagrodę w przeglądzie „Projekt inżynierski roku 2004”, organizowanym przez Izbę Projektowania Budowlanego. Oficjalne otwarcie mostu odbyło się 29 czerwca 2004 r.

Dziś most Świętego Rocha jest jednym z najbardziej znanych poznańskich mostów. Cieszy oko estetyką i charakterystyczną sylwetką, która na stałe wpisała się w obraz Poznania i krajobraz doliny Warty. W ciągu dnia najlepiej prezentuje się od strony mostu Królowej Jadwigi, z Katedrą w tle, zaś wieczorem zachwyca piękną iluminacją. Dzięki poprowadzeniu torowiska tramwajowego przez most św. Rocha czas dojazdu z Rataj do Centrum uległ znacznemu skróceniu, z czego mieszkańcy ratajskich osiedli bardzo się cieszą.

Stare przesło mostu zostanie wykorzystane przy odbudowie mostu Cybińskiego. Obecnie jest ono odstawione przy nabrzeżu obok budynków Politechniki Poznańskiej. Trwa jego remont, prace zmierzają powoli ku końcowi. Wkrótce zostanie ono przesunięte w miejsce istniejącego ongiś mostu.

#### Bibliografia:

1. Ryżyński Andrzej, *750 lat poznańskich mostów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2003
2. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Most\\_%C5%9Bw.\\_Rocha\\_w\\_Poznaniu](http://pl.wikipedia.org/wiki/Most_%C5%9Bw._Rocha_w_Poznaniu)

---

## Specjalne kursy linii turystycznej w dniach 19.08 i 26.08.2007

### Starym tramwajem po nowej trasie

Robert Bartkowiak

Z okazji otwarcia nowej trasy tramwajowej przez most św. Rocha i plac Bernardyński, Klub Miłośników Pojazdów Szynowych oraz MPK w Poznaniu zdecydowały się na uruchomienie dodatkowych kursów na linii turystycznej 0 w dniach 19 i 26 sierpnia. Oprócz niedzielnej przejażdżki standardową zerówką do Muzeum Komunikacji przy ulicy Głogowskiej, z okien zabytkowych tramwajów można było także podziwiać uroki nowo wybudowanej trasy. Dwie brygady obsługiwane przez N+ND 602+456 oraz 102N 1 wykonywały wyznaczone kursy z Gajowej (gdzie były skomunikowane wszystkie pojazdy na linii 0 oraz 100) do Muzeum lub na os. Lecha – przez centrum i most św. Rocha. 26 sierpnia zdecydowano się jednak na małą korektę trasy – dodatkowa brygada z os. Lecha do zajezdni wracała przez rondo Śródka, plac Wielkopolski, Gwarną i św. Marcin. Podczas podróży nowym odcinkiem długości 1800 metrów konduktorzy opowiadali o powstaniu trasy i technice, w jakiej została zbudowana, a także o dalszych planach rozbudowy poznańskiej sieci tramwajowej. Posypało się również mnóstwo pytań ze strony pasażerów, na które obsługa chętnie udzielała odpowiedzi. Wszystkie kursy między godziną 13 a 18 cieszyły się wielkim zainteresowaniem wśród mieszkańców Poznania oraz przybyłych gości.



Dodatkowa brygada obsługiwana była wozem 102N. Zainteresowanie przejazdami było spore.

Fot.: Robert Bartkowiak

---

## Wakacyjnych remontów i remoncików ciąg dalszy

### Grunwaldzka bez tramwajów

Robert Bartkowiak

Podczas tegorocznych wakacji poznańskie MPK nie oszczędzało swoich pasażerów. Po remoncie zwrotnic na rondzie Kaponiera przyszedł czas na naprawę torowiska na ul. Grunwaldzkiej, na odcinku od Bałtyku do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego (RJNJ). Wiązało się to ze zmianami w kursowaniu trzech linii tramwajowych – 6, 13 i 15.

Linie nr 6 skierowano z mostu Dworcowego w ul. Głogowską, dalej Hetmańską i Reymonta na Budziszynską; 15 z Roosevelta skręcała w Dąbrowskiego, Przybyszewskiego, a na RJNJ

wracała na swoją stałą trasę. Natomiast 13 z ronda Kaponiera jechała Zwierzyniecką, Kraszewskiego, Dąbrowskiego i Przybyszewskiego, do RJNJ i dalej stałą trasą na Junikowo.

Na remontowanym odcinku uruchomiono komunikację zastępczą w postaci autobusów „Za tramwaj” na trasie: Bałtyk – Grunwaldzka – rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego – Grunwaldzka – Szylinga – Bukowska – Zeylanda – Bałtyk. Do jej obsługi przeznaczono trzy 12-metrowe autobusy: dwa z wydziału A-3 i jeden z A-1. Początkowo można było tu





**Zaletą wyświetlaczy jest możliwość wyświetlania komunikatów naprzemiennie.**

**Fot.: Robert Bartkowiak**

spotkać pojazdy przegubowe, lecz okazały się one za duże w porównaniu do liczby pasażerów. Dlatego zdecydowano się zastąpić je mniejszymi wozami, żeby nie wozily powietrza.

Podczas pierwszych kilku dni trwania remontu na liniach nr 6 i 15 masowo można było spotkać *stopiątki* po wykonanej niedawno naprawie głównej z elektronicznymi tarczami. Wyświetlały one miejsce docelowe linii, na przemian z komunikatem „Zmiana trasy”. Zorganizowano to w ten sposób z myślą o pasażerach, którzy nie mają w zwyczaju czytać znajdujących się na przystankach żółtych kartek z informacjami o obecnie funkcjonujących objazdach.

Podczas objazdów przez Dąbrowskiego i Przybyszewskiego z linii nr 15 zdjęto tramwaje typu Combino, przeznaczając je do obsługi 16. Na ten krok zdecydowano się ze względu na zły stan torowiska na ul. Dąbrowskiego.

Warto się przyjrzeć samemu remontowi. Nie jest to kompleksowa wymiana torowiska na całym odcinku od Bałtyku do RJNJ, lecz przedłużenie jego żywotności. Polega tylko na

wymianie konkretnych szyn, by w przyszłości uniknąć ich pęknięcia podczas codziennej eksploatacji. Wymieniono również zwrótnice przed RJNJ od strony centrum. Na remont samego węzła przyjdzie nam jeszcze poczekać do przyszłego roku.

Do objazdów wykorzystano trzy nieużywane liniowo łuki: z Roosevelta w Dąbrowskiego (w stronę PST), z Dąbrowskiego w Przybyszewskiego oraz na Rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego – z Przybyszewskiego w Grunwaldzką. Wiązało się to z utrudnieniami w ruchu i niekiedy kłopotliwym przestawianiem zwrótnicy przez motorniczek ręcznie.

Jak wiadomo okres wakacji letnich to najlepsza pora na prowadzenie jakichkolwiek prac torowych, ponieważ ruch pasażerski i kołowy jest w tym czasie zdecydowanie mniejszy niż w innych okresach roku, jednak wiele osób nie potrafi tego zrozumieć. Chociaż utrudnienia w ruchu trwały tylko dwa tygodnie, wśród pasażerów dało się usłyszeć głosy niezadowolenia i frustracji. A wystarczyłoby tylko odrobina dobrej woli i wyrozumiałości...



**Na trasie objazdowej – zwrótnik najlepszym przyjacielem motorniczego.**

**Fot.: Marcin Jurczak**

## **MPK zakończyło obsługę dwóch linii podmiejskich 111 i 188**

**Mateusz Halaburda**

### **Historia**

Pierwsze autobusy poznańskiego przewoźnika oznaczone numerem 111 wyjechały na ulice miasta w listopadzie 1973 roku. W początkowej fazie linia kursowała z pętli przy Grochowych Łąkach przez Czerwonak do Owińsk. Dwa lata później, w maju, przedłużono ją z Owińsk przez Bolechowo do Promnic. Kolejna zmiana trasy miała miejsce 10 czerwca 1978 r., kiedy to 111 wydłużono z Grochowych Łąk do nowego dworca autobusowego na Garbarach. Pod koniec 1984 roku kilka kursów wydłużono z Promnic do Biedruska. Od 22 sierpnia 1987 roku 111 rozpoczynała kursy z nowego dworca autobusowego przy rondzie Śródka. W 1991 roku miasto Poznań przejęło finansowanie MPK, w związku z czym większość linii podmiejskich uległa likwidacji, w tym także 111. Po przekazaniu przez poznańskiego przewoźnika autobusów do ościennych gmin, obsługę komunikacji na tej trasie przejął zakład budżetowy gminy Czerwonak. W kwietniu 1993 roku utworzono spółkę „Transkom”, która przejęła obsługę gminnej



**Murowana Goślina - Rynek**

**Fot.: Mateusz Halaburda, 13.06.2007**

komunikacji. Z linii 111 utworzono 4 linie: 10 do Czerwonaka, 11 do Owińsk, 12 do Promnic oraz 13 do Biedruska.

Linię 111 reaktywano w 2000 r. Kursowała od 17 kwietnia do 31 grudnia na trasie Poznań Śródka – Czerwonak – Owińska – Bolechowo – Promnice – Murowana Goślina – Przebędowo. W styczniu 2001 roku obsługę komunikacji w gminie Murowana Goślina przejął „Transkom”. Na trasie z Przebędowa do Śródki powstały dwie linie: 12bis (podjeżdżała dodatkowo pod dworzec w Owińskach) oraz 14 (po trasie linii 111). Dodatkowo uruchomiono linię 31 z Przebędowa do pętli Poznańskiego Szybkiego Tramwaju przez Promnice i Biedrusko. W 2004 roku ogłoszono przetarg na obsługę linii, w którym zwyciężyło MPK Poznań. 1 czerwca 2004 roku ponownie uruchomiono linię 111 na takiej samej trasie jak w roku 2000. Dodatkowo powstała nowa linia 188 (trasa dawnej linii 31).

### Tabor

Obsługę linii 111 i 188 (od 2004 r.) zapewniał wydział A-1. Początkowo przystosowano do niej tylko jelicze M11 o numerach bocznych 1403, 1404, 1408, 1410, 1451, 1469, 1479, 1485 i 1486. Od 2005 roku po naprawie głównej na linii 111 zaczął regularnie kursować jedyny poznański jelec M121M o numerze 1497 (obecnie 1551). Również w tym samym roku w weekendy na linii 111 można było zaobserwować przegubowe ikarusy 280.26 o numerach 1507 i 1508 (obecnie 1954 i 1955). W celu poprawy komfortu jazdy na początku 2006 roku do obsługi linii skierowano neoplany N4016 o numerach 1326-1332 (obecnie 1526-1532). W związku ze wzrostem rozmiaru potoków pasażerskich na linii 188 skierowano tam ikarusy 280.26 oraz jedynego poznańskiego ikarusa 435.22 o numerze bocznym 1501 (obecnie 1951). Niestety *pchacz* ulegał ciągłym awariom, więc w maju 2007 roku zastąpił go ikarus 280.70A 1963. Na obu liniach można czasami zaobserwować inne autobusy poznańskiego przewoźnika, nieprzystosowane do obsługi linii podmiejskich, np. neoplan N4020, solaris Urbino 12, MAN Lion's City.

### Bilety

Trasę linii 111 i 188 podzielono na cztery strefy biletowe. Na obu liniach obowiązywały bilety jednorazowe zakupione u kierowcy oraz bilety okresowe na linie podmiejskie (nie były natomiast ważne bilety czasowe, przystankowe ani okresowe na linie miejskie). Wsiadanie do autobusów odbywało się tylko pierwszymi drzwiami. Nowością były specjalne czytniki



### Poznań – Dworzec Autobusowy Śródka

Fot.: Mateusz Halaburda, 18.03.2006

KomKart, zamontowane przy stanowisku kierowcy, dzięki czemu mógł on sprawdzić, czy pasażer posiada ważny bilet okresowy.

### Konkurencja

MPK Poznań nie było jedynym przewoźnikiem wożącym pasażerów na odcinku Przebędowo – Murowana Goślina – Poznań. Trasę tę obsługuje również firma Transregion S.C., która wozi pasażerów od 1996 r. Początkowo jej tabor stanowiły autobusy marki Jelcz M11, ikarusy oraz autosany, natomiast obecny tabor stanowią autobusy używane, zakupione z zachodu. Najbardziej charakterystycznymi pojazdami Transregionu są piętrowe autobusy marki MAN. Zakupiono je ze względu na większą ilość miejsc siedzących, aby żaden pasażer nie musiał stać podczas długiego czasu przejazdu. Od 2 kwietnia autobusy przewoźnika rozpoczynają kursy do Przebędowa z dworca autobusowego na Garbarach (wcześniej kursowały aż do ronda Kaponiera). Konkurencję dla komunikacji autobusowej stanowią również regularne połączenia kolejowe na trasie Gołańcz – Wągrowiec – Poznań.

### Przyszłość

Na początku 2007 roku ogłoszono kolejny przetarg na obsługę komunikacji w gminie Murowana Goślina w latach 2007-2010. Przetarg wygrał przewoźnik z Warszawy. Warbus rozpoczął kursowanie na liniach do Przebędowa 1 września.

## Likwidacja pętli autobusowej na os. Stefana Batorego

### Nie płacz, kiedy odjadę...

Janusz Podolak, współpraca: Maciej Rudzki

8 maja 1988 roku na wydzierzawionym prywatnym terenie na rozrastającym się osiedlu Stefana Batorego, na północnym krańcu Piątkowa, wraz z przeniesieniem granicy miasta otwarto pętlę autobusową, będącą następczynią końcówki na osiedlu Bolesława Śmiałego (mieszczącej się pomiędzy blokiem nr 1, a miejscem, gdzie stoi teraz kościół). Początkowo docierały tam:

- linia 51 z Dworca Głównego PKP;
- linia 71 z Izby Rzemieślniczej (później przedłużona do pętli Robocza/ZNTK);
- linia 74 z os. Manifestu Lipcowego (obecnie os. Armii Krajowej), z czasem wydłużona do os. ZMP (obecnie os. Orła Białego);



Ostatni dzień funkcjonowania pętli Os. Stefana Batorego.

Fot.: Marcin Jurczak





**Ostatni autobus i komitet pożegnalny. Warto wspomnieć o pozytywnym nastawieniu prowadzących pojazdy ostatniego dnia. Chętnie pozowali do zdjęć i ustawiali wyświetlacze niskopodłogowców.**

**Fot.: statyw Macieja Rudzkiego**

- B – linia pospieszna o końcówkach takich samych jak linia 71, z tym, iż jechała ona przez centrum miasta.

Na pętlę składały się dwa perony. Początkowo na każdym z nich była wiata z falistym dachem. Postawiono tam również kiosk dla dyżurnego, dopiero niedawno zastąpiony barakiem z prawdziwego zdarzenia.

18 listopada 1991 roku na pętlę Batorego zawitała nocna linia N34, kursująca na trasie Osiedle Dębina – Dworzec Główny PKP – Osiedle Batorego. W ramach reformy linii nocnych w sierpniu 2004 roku została ona przekształcona w linię 234 i skrócona do Dworca Głównego PKP. Jako ciekawostkę można wspomnieć fakt, iż to m.in. na liniach kursujących na osiedle Batorego debiutowały autobusy niskopodłogowe marki Neoplan (marzec 1996, linia 71), a także MAN (luty 1996, linia 91).

Po reorganizacji komunikacji autobusowej w północnej części Poznania, spowodowanej włączeniem do ruchu trasy PST, dobudowano wyjazd z końcówki w kierunku ulicy Szymanowskiego (wcześniej wyjazd był możliwy tylko w kierunku ulicy Kurpińskiego). Od dnia 1.02.1997 na pętlę:

- po 11 latach powróciła linia 51 w relacji osiedle Batorego – Dworzec Główny PKP, o trasie długości 12,9 km;
- skierowano linię 85 w relacji osiedle Batorego – Rondo Śródka, o trasie długości 12,3 km;
- skierowano linię 88, kursującą teraz na trasie osiedle Batorego – Morasko, o trasie długości 5,69 km.

Ponadto od 1989 roku z osiedla Kopernika na osiedle Batorego nieprzerwanie kursowała linia 91. Jej ostatni wariant (od 12.11.2004 roku) miał długość 12,07 km. Taki zestaw linii, wraz z wcześniej już wspomnianą 234 o długości 10,42 km, utrzymał się do końca działalności pętli.

Warto też wspomnieć o krótkim incydencie związanym z linią 69 w październiku 2006 roku. Z powodu awarii wodociągowej przy pętli os. Łokietka kierowcy tej linii otrzymali polecenie (niestety nie przez wszystkich przestrzegane), by nawracać autobusami na pętlę Batorego i zabierać z niej pasażerów (takiego przypadku nie zaobserwowano).

W związku z budową zintegrowanego dworca autobusowego na osiedlu Jana III Sobieskiego postanowiono zamknąć pętlę,

tłumacząc to m.in. wysoką ceną dzierżawy terenu, na którym ona leży. Początkowo zamknięcie pętli miało nastąpić wraz z uruchomieniem dworca Sobieskiego, tj. we wrześniu br., jednak na początku czerwca postanowiono, iż zostanie ona zamknięta wraz z wejściem rozkładu letniego i wygaśnięciem umowy dzierżawy, czyli 25 czerwca. Linie dzienne z osiedla Batorego postanowiono wydłużyć (91), tudzież skrócić (51, 85, 88) do tymczasowej końcówki zorganizowanej na parkingu przy pętli PST na osiedlu Sobieskiego.

Linia nocna 234 wykonuje teraz kryterium ulicami Kurpińskiego, Szeligowskiego, Szymanowskiego i Umultowską. Przystanek początkowy to osiedle Batorego II, dzięki czemu przez całe wakacje mieliśmy przyjemność oglądać na wyświetlaczach ikarusów i jeliczy nazwę dawnej pętli.

Wraz z rozprzestrzenianiem się bulwersującej dla miłośników informacji o przedwczesnym zamknięciu pętli, zaczęło się na niej pojawiać coraz więcej „fotoreporterów”, którzy chcieli (bardzo słusznie zresztą) uwiecznić coś, co niedługo miało być już tylko historią.

Wieczorem 24 czerwca 2007 roku, w ostatnich godzinach kursowania linii dziennych na pętlę Batorego, zgromadziło się tam kilkunastu miłośników robiących zdjęcia i celebryjących wraz z dyżurnymi zakończenie jej funkcjonowania.

Kierowcy również zdawali sobie sprawę z powagi chwili i z chęcią ustawiali wyświetlacze na „Osiedle Batorego”, a przy ostatnim wyjeździe z pętli głośno trąbili. Ostatnimi autobusami liniowymi dziennymi były kolejno:

- 88/1 – neoplan N4009 1911
- 85/5 – neoplan N4016 1514
- 91/4 – MAN NG 313 1227
- 51/5 – solaris Urbino 18 1820

Ostatnim autobusem dziennym na pętli był 88/1, który około godziny 23.20 zjechał z niej na zajezdnię. Tuż po odjeździe 51/5 przystąpiono do zdejmowania rozkładów i tabliczek, wraz z dyżurnymi zrobiono również okolicznościowe zdjęcie pamiątkowe.

W nocy 24/25 czerwca, mimo zakończenia „oficjalnej” części obchodów zamknięcia pętli Batorego nadal jeździły na nią autobusy linii nocnej 234 i to one tak naprawdę były pojazdami kończącymi jej historię. Ostatnim autobusem liniowym odjeżdżającym z pętli osiedle Stefana Batorego 25 czerwca 2007 roku o godzinie 4:29 (po 19 latach działalności) był pusty ikarus 280.70A 1967 jako 234/1. Ponadto ok. godziny 4.50 na pętlę wjechał ikarus 280.26 1954 jako 234/2, po czym zjechał on na osiedle Jana III Sobieskiego, by wejść na linię 85.

W ciągu pierwszego tygodnia po zamknięciu pętli zdemontowano słupek z peronu drugiego, wiatę z peronu pierwszego oraz budkę dyżurnego (trafiła na os. Sobieskiego). Pozostała tylko betonowa pustynia. Ponadto opustoszał parking strzeżony dla samochodów, sąsiadujący z pętlą i również położony na terenie prywatnym. Dnia 30 lipca br. przystąpiono do zrywania asfaltowej nawierzchni pętli a jej teren ogrodzono. Pojawiają się różne spekulacje odnośnie przyszłości tego terenu, z czego najpopularniejsze to: kolejny budynek mieszkalny, supermarket i stacja benzynowa. Jak będzie, czas pokaże.

Pętla Batorego służyła mieszkańcom osiedla przez 19 lat i na stałe wpisała się w jego krajobraz. Są oni rozgorzyczeni jej likwidacją, ponieważ zmniejszyła się ilość linii w pobliżu, co utrudniło im komunikację. Przez pętlę na kilkunastu liniach przewinął się cały tabor autobusowy MPK.

## Nowinki z Pyrogradu



W dniu 27 czerwca na terenie zajezdni przy ul. Gajowej podczas specjalnej konferencji prasowej przedstawiono turystyczne nowinki zerówki i setki AD 2007. W konferencji udział wzięli m.in. Dyrektor Naczelny MPK, Wojciech Tulibacki i Dyrektor Wydziału Promocji Urzędu Miasta Poznania, Wojciech Łangowski. Zaprezentowane zostały także nowe mundury KMPS, sfinansowane wspólnie przez MPK, KMPS i UMP. Na konferencję przygotowano specjalny numer Przystanku, który dołączono do materiałów prasowych z konferencji. Jest on także dostępny na stronie internetowej [www.przystanek.z.pl](http://www.przystanek.z.pl). Po konferencji goście udali się na przejazd wagonem typu 102N, choć – ze względu na wykolejenie *helmuta* na Towarowej – nieco inną trasą niż pierwotnie planowano. (MJ)



Od 1.07 zamieniono uruchomienie rezerw autobusowych na rondzie Kaponiera i Ogrodach. Na A-3 brakowało ikarusów potrzebnych do obsługi linii 61 i 95. W lipcu i sierpniu rezerwę na Ogrodach (w postaci ikarusa 280) wystawiał wydział A-1, A-3 wystawiał natomiast rezerwę na rondzie MAN-em NL/NG. (KD)



Przed uruchomieniem trasy tramwajowej przez most św. Rocha kilkakrotnie pojawiały się tam najróżniejsze wagony na jazdach próbnych. 19 lipca na nową trasę zawiał skład N+ND (2602+2456). 3 sierpnia podczas oficjalnych prób drogowych mogliśmy zobaczyć wagony typu 105Na (144+145), GT8 (687), GT6 (605), 3G (805), RT6N1 (404) i Combino (514). 11 sierpnia na trasie pojawił się ponownie skład 105Na (98+97), a 12 sierpnia – wagon 102N (2601). W nocy z 13 na 14 sierpnia sprawdzano poprawność działania zwrotnic przy przejazdach wagonami serii GTx – do prób użyto wozów 610 i 661. Doświadczenia z przejazdów tym ostatnim pozwalają wysnuć wniosek, że w przypadku awarii zwrotnicy przy Kupcu Poznańskim zatrzymanie wagonu celem jej ręcznego przełożenia może nie być takie proste... (MJ)



Sezon wakacyjny dobiegł końca, podsumujemy zatem krótko wakacyjne remonty torowisk. Wymieniono południową głowicę Kaponiera (zamknięcie w dniach 7-24 lipca), potem wyremontowano odcinek ul. Grunwaldzkiej (więcej w artykule na ten temat). Dodatkowo wybudowano wjazd na nową trasę tramwajową od strony ul. Podgórznej. Na koniec wakacyjnych objazdów, w dniach 17-20 sierpnia, tramwaje nie kursowały na odcinku od rynku Wildeckiego do Traugutta. Linie 2 i 10 skrócono do rynku Wildeckiego, 9 pojechała objazdem przez Głogowską i Hetmańską. Na kilka dni uruchomiono także linię 18 w relacji Ogrody – Dąbrowskiego – Roosevelta – Głogowska – Hetmańska – Dębiec. Warto też wspomnieć o zmianach na linii N21, która od nocy z 8 na 9 sierpnia aż do końca miesiąca kursowała wahadłowo na trasie Os. Jana III Sobieskiego – Rondo Kaponiera. (MJ)



W dniu 16 sierpnia na gościnne jazdy po Bydgoszczy wyjechały autobusy z wydziału A-3. Ma to związek z przetargiem na obsługę linii, wygranym przez PKS Bydgoszcz, do obsługi którego przewoźnik nie zdołał zorganizować na czas odpowiedniego taboru. Dwanaście MAN-ów Lion's City (NL263) kursuje więc na liniach miejskich obsługiwanych przez PKS.



W dniach 11-12 sierpnia na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej kręcona była reklamówka autobusów marki Solaris. W zdjęciach wzięły udział dwa pojazdy: najnowszy produkt firmy – autobus Alpino (w malowaniu dla niemieckiego MVV) i napędzany gazem ziemnym solaris Urbino 12 (w barwach MPK Radom). Oba pojazdy pozowały do zdjęć i filmów na tle zabytkowej zajezdni, a także zabytkowego wagonu typu N (w sobotę 11.08 solowa eNka parkowała obok Alpino). (MJ)

Fot.: Robert Bartkowiak

Na pracowite wczasy na Kujawy pojechały wozy 1101-1110 (czyli wszystkie posiadane przez MPK *lajony* pozbawione klimatyzacji dla pasażerów) oraz 1115 i 1116. Pojazdy pojeździć mają w Bydgoszczy przez miesiąc. (MJ)

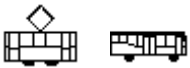


Newsletter wydziału S-2. Madaliński holownik 2617 przechodzi odnowę pudła (w szczególności ram okiennych), z okazji wahadłowego kursowania linii N21 urlop miały także wozy 668 (trochę głębszy remont, miejscami nowa *blachówka*, zrobiono także dach) i 669 (kursował na liniach dziennych, potem odpoczywał z okazji spalonego silnika). Wagony 679 i 606 wciąż stoją w Modertransie (pierwszy ma naprawę powypadkową, z drugiego zaczął odpadać lakier). Wozy 905 i 906 przystosowane zostały do obsługi linii N21 (zamontowano specjalne szczeliny w drzwiach, umożliwiające sprzedaż biletów). (MJ/PW)



Przetarg na dostawę 2 tramwajów całkowicie niskopodłogowych wraz ze specjalistycznym wyposażeniem obsługowym oraz pakietem naprawczym dla MZK w Bydgoszczy wygrała firma Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz. Warto wspomnieć, że w przetargu obok PESY wystartował także poznański Modertrans. PESA zaoferowała niższą cenę (17 mln zł kontra ponad 21 mln zł) i krótsze terminy realizacji (dla kolejnych wagonów: 5 i 9 miesięcy, przy terminach 24 / 28 miesięcy u konkurenta). Oferta Modertransu nie dość, że nie spełniała warunków przetargu ogłoszonych w specyfikacji (w odniesieniu do technicznych parametrów wagonu – podlegała zatem odrzuceniu), to była dodatkowo niekompletna (brakowało niektórych dokumentów). PESA dostarczy do Bydgoszczy wagony pięciocłonowe, o długości 32 metrów. (MJ)





W trybie natychmiastowym wycofano z eksploatacji 7 z 10 posiadanych wagonów RT6N1. Przyczyną jest obrywanie się obręczy kół związane z nietrzymaniem tychże przez szpilki mocujące (o tego typu zdarzeniu informowaliśmy w rubryce *Z archiwum T*, kolejna usterka tego typu w tym numerze). Obecnie na mieście widywane są wyłącznie wagony 403, 405 i 408. Braki taborowe łatanie są czym popadnie –

motorniczowie z S-3 grasują po mieście wozami z S-1, oba wydziały ratuje też S-2, wypuszczając w krytycznych momentach wagony 3G na linii 1 (800 w dniu 06.09) czy 13 (800 w dniu 04.09). (MJ)

*opracowanie:* Marcin Jurczak

*informacje zebrali:* Krzysztof Dostatni, Marcin Jurczak, Piotr Wawrzyniak

## Najciekawsze wstrzymania czerwcowe i lipcowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**01.06. 2019.** Dzień Dziecka zrobili sobie pracownicy Modertransu. Na skrzyżowaniu Głogowska/Berwińskiego zaniemogła pomarańczowo-niebieska eNka. Okazało się, że nie dość że przejazd nie był zgłoszony do Centrali Nadzoru Ruchu, to jeszcze pracownik obsługujący wagon nie potrafił przełączyć wozu na jeden sprawny silnik i zjechać do zajezdni. W dziesięciominutowym wstrzymaniu stały 4 pociągi.

**01.06. 10/6 88+87 vs 10/7 132+133.** W wyścigu dwóch dziesiątek szybszy okazał się skład 88+87. Dziesiątka szósta skręcała z Głogowskiej w prawo na most Dworcowy, a dziesiątka siódma – liniowo – w lewo z ul. Roosevelta. Wagon 132 najechał na tył 87, rozpruwając mu bok od II wózka. Wagony wyklepano.

**06.06. 12/3 403.** Dobry początek miesiąca zanotowała tatra 403. Awaria pompy HBB sprawiła że z Królowej Jadwigi pojazd musiał ewakuować się awaryjnie do zajezdni. Szczęśliwie



**24.06. 18/1 601.** Kolejne wykolejenie wozu z wydziału S-2. Przyczyną wypadnięcia z torów ostatniego wózka wagonu GT6 okazało się zanieczyszczenie zwrotnicy. Zdarzenie miało miejsce na rynku Jeżyckim, tramwaj jechał w stronę Starołęki. Przy okazji motorowa zaliczyła kolizję – wypadając z torów *helmut* przytarł jadącego audi A6.

Fot.: Łukasz Nowicki

tramwaj jechał w stronę Starołęki, zatem do zajezdni nie było daleko. Wstrzymanie ruchu – 10 minut.

**06.06. 14/4 502.** Szczęścia nie miał motorniczy czternastki, który na pętli Górczyn został poturbowany przez trzech nieznanymi sprawców. Szczęśliwie po pościgu udało się zatrzymać jednego z nich. Po kontrolnych badaniach lekarskich i przesłuchaniu motorniczego zwolniono do domu. Sprawę przejęła Komenda Miejska Policji Poznań – Grunwald.

**08.06. 12/6 403.** Tatra 403 po raz drugi. Awaria układu rekuperacyjnego była przyczyną godzinnego wstrzymania na ul. Królowej Jadwigi. Po doraźnej naprawie pojazd został zepchnięty na Głogowską, gdzie zaopiekował się nim holownik.

**08.06. 12/2 410.** Druga tatra padła tego dnia na Towarowej (przystanek PKS). Usterka tym razem standardowa – wózek C. Wagon ewakuował się do zajezdni samodzielnie.

**08.06. Jazda próbna 403.** Tatra 403 po raz trzeci. Po porannej usterce wagon został naprawiony i wyruszył na jazdę próbną. Nie zjechał jednak daleko, bo zaledwie do ul. Bystrej. Wagon został zepchnięty na Forteczną przez stojącą jako pierwsza we wstrzymaniu czwórka (skład 244+243). Przyczyną awaryjnego zjazdu był brak rozruchu.



**13.06. 16/4 200+199.** Trzynasty okazał się pechowy dla motorniczego szesnastki, który o 20.37 urwał wał Kardana i przekładnię II osi I wózka wagonu 199. Tramwaj jechał ul. Fredry w stronę Sobieskiego. Feralny wózek wstawiono na wózki technologiczne i skierowano do zajezdni. Aby nie ryzykować blokady kluczowego dla komunikacji miejskiej odcinka ul. Roosevelta, skład (w asyście wszystkich możliwych służb) skierowano przez Dąbrowskiego, Przybyszewskiego, Reymonta i Hetmańską. Podczas przejazdu po nieużywanych lukach przy Żeromskiego doszło do wykolejenia wózka technologicznego. Ostatecznie tramwaj dotarł (po wstawieniu w tory i wyczyszczeniu tychże) do zajezdni w okolicach godziny 23.00.

Fot.: Łukasz Nowicki

**08.06. 8/3 689 vs 14/1 514.** Ostatnie combino nabawiło się rozcięcia w przednim zderzaku po tym, jak motorniczy ósemki rozpoczął manewr cofania wagonem GT8 bez asekuracji, bezpośrednio z kabiny. Ów manewr spowodowany był najechaniem na źle przełożoną zwrotnicę na rondzie Kaponiera (kierunek Górczyn).

**08.06. 8/4 663.** Twardym zawodnikiem okazał się motorniczy z Madaliny. Przed godziną 18 na Fredry doszło do szarpaniny z dwoma pasażerami, którzy zarzucili motorowemu przytrzaśnięcie drzwiami wózka wnoszonego do pojazdu. Po awanturze wagon zrobił jednak zaledwie pół kółka, gdy na Krańcowej wsiadli znani już motorniczemu „pasażerowie” wraz z kolegami. Motorniczy po drugim starciu dojechał na Górczyn, gdzie ponownie zgłosił pobicie, odmawiając jednak wezwania karetki pogotowia. Wagon 663 wysłano do zajezdni, dalsze kursy podjęła rezerwa w postaci składu 134+135.

**10.06. 51/5 1838.** Do aktów wandalizmu doszło późnym popołudniem w autobusie linii 51. Jako, że autobus jest monitorowany, płytkę z zapisem z kamer wideo przekazano odpowiednim służbom. Na miejscu był też radiowóz policyjny U058, całą sprawę przejęła KMP Poznań – Północ.

**11.06. 5/3 130+131.** Jakież było zdziwienie motorniczego, gdy przed 6 rano wtargnął mu na torowisko pracownik firmy sprzątającej. Pieszy uderzony został bokiem pierwszego wagonu i wciągnięty pod tramwaj. Do wyciągnięcia uszkodzonego niezbędne okazało się użycie dźwigu. Pracownik firmy sprzątającej (1,18 promila) trafił do szpitala z nogą złamaną w dwóch miejscach i urazem wielonarządowym. Zdarzenie miało miejsce na Górnym Tarasie Rataj.

**12.06. 2/7 692.** Nie udało się ustalić, co było przyczyną wykolejenia wagonu 692 przy wjeździe w ulicę Towarową (kierunek: Dębiec). Wagon wykoleił się III i IV wózkiem, a następnie przydzwonił w jadącą z przeciwka forteczańską 13/6 250+249. Wstrzymanie ruchu we wszystkich kierunkach trwało ponad 40 minut, a z racji blokady przejazdu dla samochodów odbiło się też na punktualności linii autobusowych.

**12.06. 15/2 94.** Prawie godzinę nie jeździły tego ranka tramwaje na Budziszyską. Przyczyną było złamanie śruby w mechanizmie zwrotnicy wjazdowej na pętlę. Po 20 minutach wstrzymania udało się zablokować zwrotnicę w pozycji „na wprost” i skierować wszystkie tramwaje na Junikowo. Kolejne pół godziny zajęło służbom technicznym naprawienie mechanizmu. Ruch wznowiono przed 9 rano.

**13.06. 12/3 403.** Tatra 403 – jak zwykle. Wagon rozsypał się podczas pierwszego kursu ze Starołęki, na rondzie Rataje. Przyczyną usterki był (ponownie!) brak rozruchu. Po doraźnej naprawie wóz zjechał na Zawady. W tym miejscu warto zacytować (z dedykacją dla warsztatów z Fortecznej), że *w/w tramwaj powodował wstrzymanie codziennie – od paru dni.*

**14.06. 6/7 218+215.** Nietypowe zgłoszenie otrzymała Centrala Nadzoru Ruchu od pogotowia ratunkowego. Karetkę wezwali przechodnie do stojącego na ul. Jana Pawła II (przed Kórnicką, w kierunku Śródk) tramwaju linii 6. W wagonie nie było pasażerów, a motorniczy siedział nieruchomo w kabinie. Pomimo podjęcia natychmiastowej akcji ratowniczej i reanimacji, motorniczego nie udało się uratować. Tramwajem do zajezdni zjechał pracownik Zakładowej Służby Ratowniczej.

**15.06. 2043.** Kolejne w tym miesiącu wykolejenie pojazdu technicznego. Tym razem z torów wypadł spalinowy WMS01L, wracający z malowania słupów w okolicy mostu Dworcowego.



**27.06. 2/6 692.** Za ledwie dwa tygodnie po wykolejeniu wagonu 692 przy wjeździe w ul. Towarową, doszło do identycznego zdarzenia w tym samym miejscu. Przyczyną wykolejenia było niekontrolowane przełożenie zwrotnicy spowodowane oddziaływaniem pola magnetycznego silnika trakcyjnego IV wózka tramwaju na kontaktron zwrotnicy. Skutek był taki, że po wykolejeniu zamontowano nowy układ sterowania zwrotnicy (opierający się na blokadzie elektrycznej i sterowaniu systemem Track200).

Fot.: Marcin Jurczak

Pojazd skręcał z mostu Dworcowego w lewo w Towarową i wykoleił się na tłuczniu zalegającym w rowku nieużywanej liniowo szyny. Zdarzenie miało miejsce w środku nocy, obyło się zatem bez wstrzymania ruchu wagonów liniowych.

**17.06. 6/1 186+185 vs 6/5 86+85.** Do kolejnego starcia dwóch tramwajów tej samej linii doszło na rondzie Śródk. Motorniczy jadący na Miłostowo szóstki pierwszej nie sprawdził położenia zwrotnicy i uderzył w drugi wagon szóstki piątej, czekającej na możliwość zjazdu z ronda. Czterech pasażerów z niegroźnymi obrażeniami zabrano do szpitala. Jeden tramwaj wjechał w tory samodzielnie, drugi potrzebował interwencji dźwigu.

**19.06. 18/1 803.** Godne uwagi było zachowanie motorniczego i dyżurnego ruchu, którzy podczas kursu zjazdowego zatrzymali pasażera drapiącego szyby na przystanku Traugutta, a później w wagonie 803. Ów szkodnik okazał się być studentem Wielkopolskiej Wyższej Szkoły Turystyki i Zarządzania.

**21.06. 6/9 218+215 vs 13/11 318+319.** Przejazd przez skrzyżowanie na czerwonym świetle był przyczyną zderzenia dwóch składów na węźle Głogowska/Hetmańska. Wyjeżdżający z zajezdni Głogowska na Budziszyską skład 218+215, nie otrzymawszy sygnału zezwalającego na wjazd, próbował wykonać lewoskręt na własną rękę. Motorniczy nie dostrzegł jednak nadjeżdżającego od strony Junikowa zjazdowego składu na linii 13. W wagonie 218 uszkodzony został przód wagonu, 318 nabawił się rozprucia poszycia na wysokości II i III drzwi – obecnie trwa jego naprawa w Modertransie. Skład 218+215 wycofano na Głogowską, gdzie trafił także 318+319, odholowany następnie do zajezdni Forteczna.

**22.06. 9/3 802.** Całkiem sprawnie uwinięto się z wykolejeniem *holendra* na skrzyżowaniu Pułaskiego i Wielkopolskiej. Wagon skręcający w kierunku Piątkowskiej pojechał I wózkiem na wprost, a drugim w lewo, wykolejając oba. II wózek udało się wprowadzić w tory wycofując wagon, do umieszczenia w torach pierwszego niezbędny był dźwig. Wstrzymanie trwało 22 minuty.



**24.06. 11/3 808.** Z serii „wstrzymania wielokrotne”. Dwukrotnie kilkuminutowe wstrzymanie fundował pasażerem *holender*, w którym blokowała się linka pantografu. Wagon pozostał na linii, po czym cztery dni później narobił 15-minutowego wstrzymania na linii 4/3, z dokładnie tego samego powodu.

**27.06. 2020.** Za ledwie pół godziny po uprzągnięciu wstrzymania w okolicach Towarowej, służby powiadomione zostały o wykolejeniu wagonu gospodarczego przy wjeździe na rondo Kaponiera. Tramwaj wykoleił się na zwrótnicy najazdowej II osi. 2020 jechał wtedy na Gajową po wagon tramwaju konnego, który tego dnia był jednym z gości organizowanej przez MPK konferencji prasowej.

**27.06. 10/3 98+97.** Do trzech razy sztuka. Równoległe z wykolejeniem technicznej eNki konieczne było wstawienie na tory wykolejonego przy PKS-ie składu *stopiątek*. Przyczyną wypadnięcia z torów *dwukierunka* było ciało obce w zwrótnicy i jej pęknięta iglica. Wagon wycofał w tory samodzielnie – bez pomocy dźwigu.

**27.06. 79/3 1052.** Głupota zatacza coraz szersze kręgi. Dewastacje nie ominęły nawet okolicznościowych chorągiewek. Niezidentyfikowani sprawcy zerwali takową z lusterka MAN-a linii 79, stojącego na pętli na Dębca.

**29.06. 12/1 402.** W kategorii „Wstrzymanie miesiąca” pierwszą nagrodę zdobywa wagon 402. W wozie doszło do oberwania się obręczy koła na II wózku co zapewniło pasażerom PST niewątpliwą atrakcję w postaci 40-minutowej przerwy w kursowaniu tramwajów w stronę Centrum. Szczęśliwie zdarzenie miało miejsce przed przystankiem PST, tuż obok toru odstawczego, na którym umieszczono uszkodzony wagon. Po doraźnej naprawie koła, w środku nocy wagon zjechał do zajezdni. Usterka 402 nie miała wpływu na kursowanie tramwajów linii N21 tej nocy.

**02.07. 11/3 802.** *Holenderski* poniedziałek – odcinek 1. Krótko po godzinie 8 rano doszło do wykolejenia *holendra* wjeżdżającego na pętlę tramwajową Piątkowska. Wagon wykoleił się II wózkiem wskutek oberwania się lewego kłoca hamulca szynowego. Interweniował dźwig TRAM123 (po podniesieniu wagonu wypadł z torów III wózek). Uruchomiono zastępczą komunikację autobusową, a tramwaje linii 9 i 11 skierowano na Wilczak.

**02.07. 9/3 807.** *Holenderski* poniedziałek – odcinek 2. O godzinie 8.50, doszło do następnego wykolejenia wagonu 3G. Jadący jako pierwszy objazdem wagon 807 wykoleił się na ul. Winogrady. I wózek pojechał na Wilczak, drugi stanął bokiem

poza torami, dwa pozostałe pojechały na Połabską. Przy okazji poza sieć wyleciał pantograf. Bezpośredniej przyczyny wykolejenia nie udało się ustalić, pośrednią było zanieczyszczenie zwrótnicy związane z nieużywaniem liniowo torowiska na Wilczak. Wagon wstawiony został na *pieska*, a następnie zepchnięty na Wilczak przy pomocy składu 88+87.

**08.07. 10/4 122+121.** Refleksem wykazał się motorniczy tramwaju linii 10, wjeżdżając na przystanek wyjazdowy pętli Dębiec. Spotkał tam bowiem mężczyznę, który właśnie korzystając z usług poznańskiego MPK postanowił odebrać sobie życie. Niedoszły samobójca z urazem kręgosłupa i raną ciętą głowy odwieziony został do szpitala.

**08.07. 12/4 403 i 12/1 401.** Sporego bałaganu narobiły tego dnia wagony RT6N1, dwukrotnie psując się pomiędzy mostem Teatralnym a rondem Kaponiera. Najpierw z okazji wózka C padła tam 403 – tramwaj po kilku minutach zjechał samodzielnie do zajezdni, uruchomiony jeszcze przed przyjazdem służb NN. Tuż przed godziną 15 zaniemogła tatra 401 (oberwana pompa HBB na wózku C). Wagon po doraźnej naprawie (wstrzymanie trwało godzinę) skierowano na Gajową, w międzyczasie organizując komunikację zastępczą i objazdy dla tramwajów.

**16.07-20.07.** Ten tydzień upłynął pod znakiem awarii wagonów RT6N1. W poniedziałek (16.07) padła 404 na 12/3 (brak wysokiego napięcia, zepchnięta przez 4/3 810), we wtorek (17.07) popsuły się: 406 na 12/6 (brak wysokiego napięcia), 401 na 12/9 (awaria zespołów napędowych, zepchnięta przez 11/3 808) i 401 na 12/5 (rozłączony obwód silników grup A i B). Dodatkowo we czwartek (19.07) padła 402 jako 12/4, notując aż trzy awarie jednocześnie (urwany tłok przy pompie wózka B, pęknięta sprężyna przy hamulcu szczękowym wózka C, zablokowany hamulec szczękowy wózka A).

**23.07. 2/4 691.** Tuż przed godziną 13 bliżej nieznanego pasażer zgłosił rozdarcie spodni w tramwaju linii 2. O godzinie 13.20 na pętli Ogrody pracownik NN stwierdził wystający ze środkowej części siedziska gwóźdź, oklejony papierową taśmą. Warto tu dodać, że tramwaj (z gwóździem wbitym w siedzisko!) pozostał na linii.

**28.07. 235/2 1953 i inni.** Do groźnie wyglądającego zdarzenia doszło przed 5 rano na rondzie Śródka. Z powodu zatrzymania poza obrębem przystanku autobusu linii 236/1 (1970), kierowca 235/2 (1953) zmuszony był do awaryjnego hamowania. W zatrzymanego 1953 wjechał 243/1 (1945), a demolkę powiększył dodatkowo 234/1 (1960), taranując stojącą na jezdni gromadkę.

---

## 102Na 2000 i 105Na 272+273

# „Na torach” – wagony szkoleniowe

Jędrzej Nowak

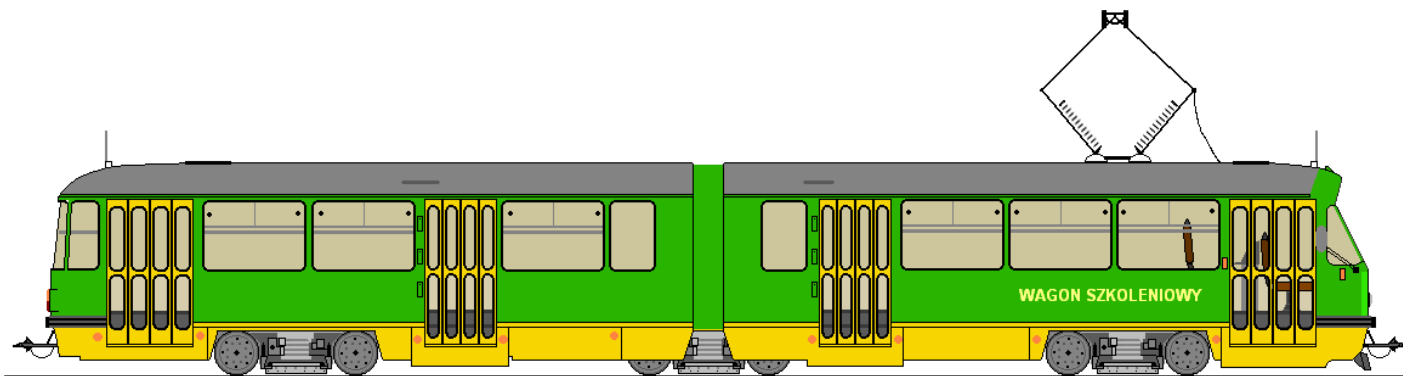
---

Przy okazji oddania do użytku dwóch zmodernizowanych składów 105Na, przystosowanych do szkolenia młodych motorniczych, warto wspomnieć o taborze lekcyjnym eksploatowanym w ostatnich kilkunastu latach przez MPK Poznań.

Większość pojazdów służących do nauki jazdy wyposażano w dodatkowy pulpit instruktora, który mógł za jego pomocą symulować usterki mogące wystąpić w wagonie. Każdy kursant

w czasie takiej symulowanej awarii musi wykazać się spostrzegawczością i zachować się odpowiednio do sytuacji.

Na początku lat 90. wycofano ze służby szkoleniowy skład eNek 2049+2046. Stał się on zbyt cenny, gdyż ta generacja wagonów była szybko zastępowana wozami z demobilu, dlatego nie szkolono już ludzi na tym typie tramwaju. Co ciekawe, doczepa 2046, wyprodukowana w Sanockiej Fabryce Wagonów, zachowała się do dziś i obecnie przechodzi remont



Rys.: 2 \* Jędrzej Nowak

kapitałny w firmie Modertrans. Po tej rekonstrukcji dołączy ona do poznańskich wozów zabytkowych.

W roku 1992 do ośrodka szkolenia przekazano dwa kolejne tramwaje: wagon typu 102Na o numerze 20, który przeniebrowano na 2000 i skład wagonów 105Na o numerach 272+273. Oba pojazdy przeszły modyfikacje dostosowujące je do nowych zadań. W *stodwójce* zamontowano stanowisko instruktora z dodatkowym fotelem i pulpitem symulującym usterki. Bardzo charakterystyczną cechą zewnętrzną *stodwójki* był duży napis „WAGON SZKOLENIOWY” na prawej burcie. Ponadto był to jeden z pierwszych wagonów 102Na w nowym malowaniu zakładowym (pierwszy był wagon nr 52). Tramwaj został wycofany i przeznaczony na złom w 2003 roku. W *stopiątce* natomiast stworzono przedział dla kursantów, zajmujący ok. 40% pojemności pierwszego wagonu oraz usunięto pierwszą połówkę drzwi, co pozwoliło na stworzenie stanowiska instruktora tuż obok prowadzącego pojazd. Ciekawostką jest fakt, że wagon ten – już po przebudowie – eksploatowano liniowo mimo zmniejszonej pojemności.



W ostatnich latach dział szkolenia wspiera się także wozami liniowymi. Są wśród nich *stopiątki* (244+243), *holendry* (różne) i *helmuty* (607).

Fot.: Jędrzej Nowak

Wraz z początkiem dostaw wozów Beynes 1G i 2G z Amsterdamu na stanie ośrodka szkolenia w zajezdni S-3 Forteczna znalazł się również tramwaj tego typu. Był to wóz z numerem 854 – najdłużej jeżdzący wagon 1G w oryginalnym, żółto-szarym malowaniu amsterdamskim. Jego dodatkową funkcją była obsługa zamówionych wycieczek. 854 został zezłomowany w roku 2005, po długim czasie odstawienia, jako ostatni z serii 1G. Od tej pory, gdy potrzeba szkolenia

na pojazdach z Amsterdamu, typowany jest któryś z przedstawicieli liczącej 11 wozów serii Beynes 3G.

Kolejnym wozem na stałe przeznaczonym do szkolenia jest tramwaj Düweg GT6 o numerze taborowym 607. Na użytek kursantów tymczasowo wypożyczono go do zajezdni S-3, w postaci niemalże niezmodyfikowanej. W porównaniu do używanych liniowo wozów tego typu wprowadzono dwie zmiany: zdemontowano ścianę kabiny motorniczego i zamontowano dodatkowy fotel dla instruktora.

W 2007 roku MPK Poznań w ramach modernizacji pojazdów 105Na zleciło firmie Modertrans dostosowanie dwóch składów dwuwagonowych do celów szkoleniowych. W ramach tej przebudowy cofnięto szafę bezpiecznikową w głąb wozu, wstawiono drugi fotel dla instruktora i panel symulujący usterki. Dodatkową pomocą w kontroli pracy kandydata na motorniczego jest system kamer, który rejestruje przebieg całego przejazdu lekcyjnego. W ten sposób zmodyfikowano składy o numerach 146+147 i 340+341. Dzięki temu posunięciu skład 272+273 przejdzie naprawę główną i od tej pory będzie zwykłym wozem liniowym.

**PRZYSTĄNEK**

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, Michał Winnowicz  
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.

