

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 7 (87)  
16 października 2007 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

## VI Ogólnopolski Zjazd Towarzystw Miłośników Komunikacji Miejskiej Autobusy i tramwaje

Marcin Jurczak

Na szóstym ogólnopolskim zlocie stowarzyszeń miłośników komunikacji miejskiej spotkali się hobbyści w Gorzowie Wielkopolskim. Spotkanie odbyło się w dniach 7-9 września 2007 r.

Impreza rozpoczęła się w piątek przejazdami po gorzowskiej sieci komunikacyjnej, zlot stowarzyszeń połączono bowiem z tradycyjną gorzowską *nocką*. Do przejazdów wykorzystano autobusy Jelcz M11 o numerach 461 i 462, którymi uczestnicy zlotu objechali sporą część gorzowskiej sieci autobusowej. Na pętli Wieprzycy nastąpiła przesiadka na tramwaj 6EGTW 223 i dalsza część przejazdu. Nie zabrakło czasu na okolicznościowe zdjęcia i grilla, przed którym zahaczono jeszcze o nieużywaną liniowo pętlę przy dworcu kolejowym.

Drugi dzień imprezy rozpoczął się pod Domem Studenta DeSant – miejscem noclegu przyjezdnych uczestników. Stąd MAN NL202 zawiózł ich na miejsce spotkania, gdzie gości zlotu przywitał Roman Maksymiak, Dyrektor Naczelny Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim. Następnie swoje dokonania związane ze statutową działalnością przedstawili przedstawiciele stowarzyszeń. Osiągnięcia swe prezentowały: Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej, Klub Miłośników Transportu Miejskiego z Chorzowa, Gorzowski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz Klub Miłośników Pojazdów Szynowych z Poznania. Poruszane tematy dotyczyły zarówno współpracy z przewoźnikami, jak i problematyki odbudowy



**Solaris Urbino 12 przed DS DeSant.** Fot.: Marcin Jurczak  
taboru. Od przedstawicieli KMPS uczestnicy zlotu otrzymali egzemplarze aktualnego (86) numeru Przystanku.

Po oficjalnej części obrad przyszedł czas na przejazd autobusem. Solarisem Urbino 12 uczestnicy zlotu odwiedzili podgorzowskie miejscowości, a następnie powrócili do DS-u komunikacją miejską. Nocny przejazd autobusem okazał się nie lada atrakcją ze względu na specyficzne poczucie humoru kierowcy, objawiające się m.in. odjeżdżaniem z przystanków zanim pasażerowie zdążyli wsiąść do pojazdu.

Niedziela rozpoczęła się od zwiedzenia obiektów MZK. Gorzowskie zajezdnie – tramwajowa i autobusowa – znajdują się tuż obok siebie, w sąsiedztwie pętli tramwajowej Wieprzycy. Potem nastąpił objazd całej sieci składem 121+122 (skład *stopiątek* na ulicach Gorzowa jest z roku na rok coraz większą ciekawostką), na zakończenie którego odwieziono gości zlotu na Dworzec PKP.

Tradycyjnie już zlot stowarzyszeń okazał się świetną okazją do dyskusji i wymiany poglądów. Stowarzyszenia miłośników komunikacji miejskiej działają coraz prężniej, a z ich opinią coraz częściej liczą się przewoźnicy i lokalne władze. Pozostaje życzyć sobie, aby ta dobra passa utrzymała się jak najdłużej.



Poznań reprezentowały delegacje KMPS i Komisji Historycznej Związku Zawodowego Tramwajarzy.

Fot.: Łukasz Musiał

## 27-30 września 2007 Dni Grodu Przemysła

Krzysztof Dostatni



Fot.: Krzysztof Dostatni

W 2007 roku przypadają dwie rocznice: 750 lat od śmierci Przemysła I, księcia wielkopolskiego, oraz 750. rocznica urodzin Przemysła II – księcia wielkopolskiego i króla Polski. Z tej okazji Urząd Miasta Poznania w ramach realizacji Programu „Trakt Królewsko-Cesarski w Poznaniu” zorganizował Dni Grodu Przemysła. Celem przedsięwzięcia była popularyzacja informacji o obu władcach, ich burzliwych życiorysach i ważnych dokonaniach, którymi zapisali się w historii Poznania i Polski.

Na mocy trójstronnego porozumienia o współpracy, podpisanego przez Urząd Miasta Poznania, MPK w Poznaniu Sp. z o.o. oraz KMPS, w związku z obchodami Dni Grodu Przemysła w dniach 29 i 30 września br. uruchomiona została specjalna linia tramwajowa nr 20. W sobotę na linii tej pasażerowie mieli okazję skorzystać z przejazdów zabytkowym składem N+ND 602+456, natomiast w niedzielę służbę pełnił wagon 102N 1. Zarówno w sobotę, jak i w niedzielę za sterami zabytkowych *bimb* zasiadł Zwierzak, a obsługę konduktorską pełnili społecznie członkowie naszego

stowarzyszenia. Trasa linii nr 20 rozpoczynała się u podnóża Góry Przemysła – czyli na pl. Wielkopolskim – i biegła m.in. przez ul. Gwamą, most św. Rocha, rondo Rataje, most Dworcowy, rondo Kaponiera – i z powrotem na pl. Wielkopolski. Kursy odbywały się co godzinę, od 12.00 do 19.00, i generalnie cieszyły się dobrą frekwencją.

Termin imprez towarzyszących obchodom Dni Grodu Przemysła zbiegł się z przenoszeniem starego prześła mostu św. Rocha nad mostem Mieszka I. W związku z tym nasza dwudziestka miała na pl. Wielkopolskim towarzystwo w postaci linii tramwajowych nr 4 i 17. Początkowo obawialiśmy się, że założony w rozkładzie dwudziestki 25-minutowy postój może zablokować przejazd liniowych tramwajów, jednak po drugim kursie Zwierzak podjął decyzję o wycofywaniu *bimby* po zjeździe z pętli na pl. Wielkopolskim na tor zachodni (od strony ronda Śródka do centrum). Dzięki temu nasz tramwaj mógł spokojnie oczekiwać na odjazd na pl. Wielkopolskim, co dało pasażerom możliwość dokładnego zapoznania się z zabytkowym wagonem oraz wykonania pamiątkowych zdjęć z obsługą pojazdu, ubraną w historyczne mundury tramwajarskie.

Przejazdy spotkały się z bardzo pozytywnym odbiorem przez poznaniaków, a każda runda kończyła się owacjami dla motorniczego i obsługi.



Na placu Wielkopolskim zawracały linie 4, 17 i 20.

Fot.: Robert Bartkowiak

## Ruszyła rozbiórka wiaduktu Górczyńskiego Górczyn bez tramwajów... i wiaduktu

Robert Bartkowiak

Jednym z etapów przebudowy ulicy Głogowskiej, stanowiącej wjazd do miasta od strony Wrocławia, jest remont wiaduktu Górczyńskiego zachodniego. Jego stan od dawna pozostawiał wiele do życzenia, o czym można było się przekonać między innymi na łamach „Przystanku”. Wykruszające się elementy wiaduktu stanowiły zagrożenie przede wszystkim dla pasażerów, których na węzle przesiadkowym Górczyn nie brakowało. Remont ten jest częścią projektu „Przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu dróg krajowych nr 5 i 11

w Poznaniu”, obejmującego także remont mostu Przemysła I, wiaduktu Dolna Wilda i wiaduktu Franowo, w 75% finansowanego z funduszy Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

Prace rozpoczęły się 8 września. Wiążą się one ze sporymi zmianami w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej w rejonie wiaduktu Górczyńskiego. Wymusiły zawieszenie kursowania tramwajów na pętli Górczyn. W związku z tym linie 5 i 14 skierowano do zajezdni Głogowska, która przez około



Fot.: 2 \* Jakub Gielniak



9 miesięcy będzie pełnić funkcję pętli. Natomiast linię 8 z Miłostowa skrócono do ronda Kaponiera, gdzie skręca w ulicę św. Marcin, dalej jedzie przez Towarową, most Dworcowy, Roosevelta i wraca stałą trasą na Miłostowo.

W dniach 8-11 września uruchomiono autobusową komunikację zastępczą „za tramwaj” na trasie: zajezdnia Głogowska – Głogowska – Ściegiennego – Zgoda – Górczyn (peron: 6). Obsługą *zatrzymaj* zajęli się w całości wydział A-1 (sobota-

niedziela 2 brygady; poniedziałek-wtorek 3 brygady) i przeznaczył do niej autobusy 12-metrowe. Ponadto 12 września ruszyła wahadłowa linia tramwajowa nr 28 na trasie: Ściegiennego – Głogowska – most Dworcowy – Towarowa – św. Marcin – rondo Kaponiera – Roosevelta – Głogowska – Ściegiennego. Do jej obsługi przeznaczono tabor przystosowany do ruchu wahadłowego – GT8ZR. Powstanie linii 28 wiązało się z wybudowaniem odpowiedniego przejazdu z jednego toru na drugi tuż przed skrzyżowaniem ulicy Głogowskiej ze Ściegiennego, a także nowego przystanku.

Dla ułatwienia pasażerom przesiadki z autobusów na linię tramwajową 28, MPK Poznań uruchomiło trzy dodatkowe przystanki: na ulicy Zgoda w kierunku Górczyna dla linii: 49, 50, 56, 63, 75, 80, 82 i 93; na ul. Ściegiennego w kierunku Arciszewskiego dla linii: 50, 63, 82 i 93 oraz na Ściegiennego w kierunku wiaduktu dla linii: 49, 56, 75 i 80.

Zawracanie tramwajów przez teren zajezdni przy ulicy Głogowskiej wymusiło wybudowanie dwóch dodatkowych przystanków przed wjazdem do niej, naprzeciwko wieżowca MPK. Jest to przystanek końcowy i zarazem początkowy dla linii 5 i 14. Warto dodać, że przystanki są bardzo solidne, a pasażerów od jezdni oddzielają bariery. Przystanki wybudowano kosztem jednego pasa ruchu dla pojazdów kołowych, ponadto zamontowano dodatkową sygnalizację świetlną, która umożliwi bezpieczne dostanie się na przystanek.

Ogromną bolączką remontu są korki tworzące się na wschodniej nitce wiaduktu, która przejęła teraz cały ruch kołowy w obu kierunkach. Powoduje to niekiedy spóźnienia, szczególnie w szczycie komunikacyjnym na liniach 49, 56, 75 i 80. Na ciekawy pomysł ominięcia korków wpadł Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o. w Komornikach, który skrócił linię 117 do przystanku Rakoniewicka (pełni on także funkcję przystanku początkowego), tuż przed feralnym wiaduktem. Autobusy tej linii nawracają przez teren bocznicy kolejowej.

Choć zamknięcie wiaduktu dla ruchu kołowego nastąpiło dopiero 13 września, to prace przy jego rozbiórce idą w szybkim tempie. 16 września brakowało już asfaltu, barierek, dwóch prześleń oraz torów wjazdowych na pętlę, a cały teren budowy otoczono niebieskim płotem. Przewidywane zakończenie prac i oddanie nowego wiaduktu będzie miało miejsce na przełomie maja i czerwca 2008 roku.

## Eksploatacja trasy tramwajowej przez most św. Rocha

### No to mamy nową trasę...

Tomasz Gieżyński

Nowe połączenie tramwajowe z centrum na Rataje wrosło już w pejzaż miasta. Było to tym łatwiejsze, że odcinek jest bardzo malowniczy – przebiega łukami pośród zabytkowych lub bardzo efektownych budowli, a wykończenie brukiem w okolicach śródmiejskich wprawia postronnych obserwatorów w zachwyt. Społeczeństwo jest zadowolone po „igrzyskach” w postaci hucznego otwarcia: był tort, chleb z solą, szczudlarze w koszulkach pokemonów, parada tramwajów, tańce, Prezydent i Prezes prowadzący *konkę* i temu podobne atrakcje. Gdy jednak emocje opadły, rozpoczęła się codzienna eksploatacja. Niestety, w wielkiej beczce miodu jak zwykle znalazła się łyżka (żeby nie powiedzieć: warząchew) dziegciu.



Fot.: Robert Bartkowiak

## Tory

Wielkim atutem trasy przez most Rocha jest zastosowanie pionierskiej technologii budowy torowiska, tzw. „szepczącej szyny”. W ogólnym zarysie jest to zwykła kolejowa szyna S49E1, która otulona jest z trzech stron (prócz główki, rzecz jasna) grubą warstwą czarnej, dość twardej gumy. Ta z kolei wciśnięta jest między szynę a metalowy kołnierz, przypięty do szynki szyny poprzecznymi mocowaniami. Dopiero ten kołnierz kotwiony jest przy udziale podlewki epoksydowych do podłoża – stanowi je płyta żelbetowa, wylewana na grubej podbudowie z tłuczni. Taka konstrukcja toru ma swoje zalety – tramwaj rzeczywiście hałasuje tylko silnikami i hamulcami. Jednak są także wady: dostęp do uszkodzonych miejsc na szynie jest niezwykle trudny – trzeba lokalnie demontować metalowy kołnierz i gumową otulinę, co nawet w przypadku drobnych napraw doprowadzi zapewne do kilkunastogodzinnych (oby tylko!) wstrzymań ruchu. Dość sporym zaskoczeniem są spawy elektryczne. Od lat niestosowana już w Poznaniu technologia, charakteryzująca się w skrócie zbyt szybkim „wytlukiwaniem się” spawu (znacznie szybszym niż w przypadku spawania termitem) została jako jedyna dozwolona przez niemieckich konstruktorów szyny szepczącej. Niestety, wynika z tego dość przykra konsekwencja – jako że spora część trasy to łuki o niewielkim i średnim promieniu, a zastosowana szyna (S49E1) ma małą sztywność, już teraz można odczuć efekty wytlukiwania się spawów na zewnętrznej szynie łuku w ul. Dowbora-Muśnickiego, skutkujące na razie lekkim rzucaniem taboru na boki. Żeby było ciekawiej, na samym moście św. Rocha zastosowano po prostu sztywną rowkową szynę Ri60N, kotwioną do podłoża żelbetowego z podlewkami epoksydowymi, mimo że ta jest predestynowana do instalowania na odcinkach krętych, na których odkształca się słabiej niż S49, z racji swej masy i sztywności. Dodajmy dla pełnego obrazu, że sam most to odcinek idealnie wręcz prosty...

## Sieć trakcyjna

Na całej długości trasy zastosowano sieć płaską z linią nośną. Nie wypada na to narzekać, wszak sieć skompensowana w Poznaniu występuje jedynie na trasie PST, na ul. Murawa i Zamenhofs. Gorzej, że coś złego dzieje się z dopływem prądu. Niejasne i niepewne są informacje dotyczące planowanej podstacji pod placem Wolności. Powstała czy nie? Jeśli tak – działa, czy nie? Odpowiedź na któreś z tych pytań musi być negatywna, skoro codziennie dochodzi do wstrzymań spowodowanych przerwami w dopływie energii elektrycznej. Dodatkowo nie ma mowy o objazdowym wpuszczeniu dodatkowych linii na nową trasę – 3 linie to szczyt jej możliwości.

## Linie

Naturalną kolejną rzeczą nową trasą jeździ piątka, dla której to oczywisty skrót. Promocję nowego połączenia wspomaga linia 16, wydłużona z Marcinkowskiego do os. Lecha – to też naturalne posunięcie. Nieco na wyrost okazało się przymusowe przełożenie potoku z Dolnego Tarasu Rataj na most św. Rocha. Linia 13 w nowym przebiegu nie jedzie ani dłużej ani krócej, za to wzbudziły się nieaktywne dotąd kręgi zbliżone do ulicy Serafitek. Mieszkańcy zażądali połączenia ze swego przystanku do centrum i je uzyskali. Od nowego roku szkolnego Strzelecką pojechała przetrasowana trójka. Nawet Salomon nie naleje z pustego w próżne, a co dopiero MPK i miasto Poznań: tym sposobem w relacji rondo Śródka – centrum pozostało już tylko 2,5 linii, co wydaje się być nieco małą podażą jak na węzeł ściągający pasażerów z całych północno-wschodnich okolic

Poznania. A może pozostawienie linii 3 i 13 na dotychczasowych trasach wyszłoby pasażerom i podstacji na dobre?

## Tabor

Tabor obsługujący nową trasę to w przeważającej części wagony generacji 105N (zajezdnia Głogowska na linii 5, zajezdnia Forteczna na linii 13, linia 16 jest podzielona między te zajezdnie). Pojawiają się też dwa do trzech combin – na głogowskim kontyngencie szesnastki. Niestety, zaplanowane na wakacje kursy wagonów RT6N1 na fortczańskich brygadach szesnastki nie odbyły się. Po części wynikało to z małej zapasności czeskich niskopodłogowców, związanej z usterką konstrukcji koła. Ponadto takie rozwiązanie ma niestety w MPK nieco wrogów, z których największym jest legendarna już umowa z FPS (serwisantem tatr), zakładająca obsługę tymi wagonami jedynie linii 12 (poza przypadkami awaryjnymi – szesnastka takowym z pewnością nie jest). Czy i kiedy to nastąpi – nie wiadomo. A szkoda, gdyż kompleksowe rozwiązanie zakłada obsługę każdej z linii PST dokładnie połową brygad niskopodłogowych.

## Sygnalizacja świetlna

To nasz ulubiony temat, bowiem w ostatnich miesiącach nie ma innego aspektu działalności komunikacji miejskiej w Poznaniu, który zostałby w sposób tak brutalny i bezmyślny strącony z wyżyn organizacyjnych na samo dno. Priorytetowe światła dla tramwajów w Poznaniu to już tylko pusty slogan. Ktoś, najpewniej działając rozmyślnie i planowo, stopniowo popsuł wszystkie przyjazne tramwajom ustawienia w całym mieście, a dwa-trzy przykłady skrzyżowań, na których widać czasem echa świetności, są tylko wyjątkami potwierdzającymi regułę. Czego więc mogliśmy się spodziewać po nowej trasie? Ano mniej więcej tego, co zastaliśmy. Na początek, dla zabawy chyba, zainstalowano światło wzbudzone przez tramwaj, ale jadący z prędkością 30 km/h (dla takiej prędkości obliczane są opóźnienia od najechania na detektor). Powoduje to oczywiście niemal każdorazowe zatrzymanie przed każdym z dziesięciu semaforów świetlnych. Dodatkowo, poza odcinkiem Marcinkowskiego – Zielona, do MPK nie wpłynęły żadne informacje dotyczące sposobu rozmieszczenia i działania pętli detektorów na nowej trasie. Motorniczowie nie wiedzieli w którym punkcie przystanków stawać, gdzie włączyć, a gdzie wyłączać sygnał tracka, etc. Przecież to jest nie do pomyślenia! Dopiero późniejsze starania członków KMPS pracujących w strukturach MPK pozwoliły na przeprowadzenie szeregu jazd testowych, dzięki którym motorniczowie i pasażerowie mają teraz ułatwione życie – po korektach programów światła działają dobrze. Nadal jednak spora część motornicznych (z obserwacji wynika, że nawet do 50%!) niewłaściwie z nich korzysta – przejeżdżając całą trasę z włączonym nadajnikiem TRACK.



Pierwsze wstrzymanie na nowej trasie.

Fot.: Janusz Podolak

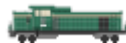
## Nowinki z Pyrogradu



Latem przybyły do nas dwa nowe szynobusy serii SA132 z PESY Bydgoszcz, czyli kolejne z 8 zamówionych na początku roku. Daty odbioru technicznego poszczególnych sztuk to: SA132-012 – 27.06.2007, SA132-013 – 27.07.2007. Wielkopolska czeka nadal na dwie ostatnie sztuki nowoczesnych pojazdów szynowych. (JN/BK)



O 1:25 w nocy z 15 na 16 lipca zawiał do Poznania zabytkowy pociąg Orient Express, odwiedzający tym razem m. in. Polskę w ramach wycieczki pod tytułem „Słowiańskie Marzenia”. Pociąg relacji Wenecja – Malbork zatrzymał się w Polsce w Krakowie, Warszawie, Malborku, a w drodze powrotnej z Malborka do Pragi miał postój nocny w Poznaniu. Wśród ludzi zgromadzonych na poznańskim dworcu panowała niesamowita atmosfera – przecież ten skład to „kawał” historii Europy. Niebywale luksusowy pociąg, za wycieczkę którym trzeba było zapłacić 6 tys. euro, opuścił Poznań po 23 minutach postoju, by przez Mieroszków i Meziměstí podążyć w stronę Pragi. (JN)



9 sierpnia 2007 r. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego ogłosił przetarg na opracowanie koncepcji połączenia kolejowego Dworca Głównego PKP w Poznaniu z lotniskiem Poznań-Ławica. Dokumentacja przetargowa wymagała, by koncepcja obejmowała wykorzystanie istniejącej linii kolejowej z Poznania do Szczecina na odcinku od stacji Poznań Główny do stacji Poznań Wola oraz istniejącej boczniczy kolejowej do Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych, a także budowę odcinka od boczniczy do lotniska Poznań-Ławica. Termin składania ofert wyznaczono na 20 sierpnia 2007 r. Jediną ofertę złożyła poznańska firma BBF Sp. z o.o., którą oczywiście wybrano w rozstrzygnięciu postępowania przetargowego. Oby ta koncepcja jak najszybciej przerodziła się w rzeczywistość! (KP, za [www.umww.pl](http://www.umww.pl))



Po otwarciu nowej trasy przez most św. Rocha na linii nr 16 pojawiły się brygady obsługiwane przez siemensy Combino. Cieszy nas oczywiście taka decyzja, jednak niestety na początku zdarzały się problemy z wyświetlaczami. Przykładowo, wyświetlacz pokazywał „Os. Jana III Os. Sobieskiego” lub też widniała na nim nazwa przystanku końcowego, ale bez numeru linii. Na szczęście problem udało się sprawnie i szybko rozwiązać. (MJ)



Ostatnio DAF 1933 przeszedł lifting pośladków – w ramach kuracji odmładzającej wymieniono mu tylne lampy na ikarusowe, co wygląda dość osobliwie. (JN)



W nocy 21/22 września na teren zajezdni tramwajowej przy ulicy Fortecznej przytransportowano na testy prototypowy tramwaj 118N „Puma” – najmłodsze dziecko poznańskiej Fabryki Pojazdów Szynowych, będącej częścią zakładów im. Hipolita Cegielskiego. Badania te mają na celu uzyskanie homologacji na ten model. Niestety, w ramach tych jazd próbnych wagon nie będzie kursował z pasażerami. Po jazdach próbnych „Puma” została wysłana do Gdańska na Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2007. (JN)



Jak co roku w Warszawie w drugiej połowie września odbyły się Dni Transportu Publicznego. W tym roku można było podziwiać między innymi skład 123N 2160+2161, wystawiony przed halą mokotowskiej zajezdni. Atrakcją był też wagon 120N,

reprezentujący serię najnowszych wagonów bydgoskiej PESY. Pojazdy cieszyły się sporą popularnością zarówno wśród warszawiaków, jak i przyjezdnych miłośników. Obejrzeć można było także ekspozycję w Zakładzie Energetyki Trakcyjnej i Torów przy ulicy Obozowej, czy też zwiedzić obiekty warszawskiego odpowiednika poznańskiego Modertransu. Tradycyjnie drugi dzień DTP był dniem kolejowym. (JN/MJ)



Modertrans wygrał przetarg na remont składu 105Na dla GOP-u. Pierwszy z wagonów, 788, został już do nas przetransportowany – jego remont trwa. Kolejny – prawdopodobnie numer 535 – niebawem znajdzie się w zakładach przy ulicy Gajowej. Wozy zostaną wyposażone w rozruch impulsowy, poszycie pudła będzie wymienione, a wnętrze unowocześnione. Niebawem zapewne zobaczymy je na jazdach próbnych, więc aparaty w dłoń!!! (JN/TG)



Dobiegł końca remont liniowego składu szybkowców 194+193, stylizowanego na historyczny. Wagon zadebiutował na linii turystycznej w dniu 14 października 2007. Ponadto ostatnio odstawiono i przewieziono na Gajową składy 150+151 i 152+153. Jak wiemy, czeka je wymiana pudeł – na inne z obiegu remontowego. Pierwszy z nich być może doczeka się nawet całkowicie nowego pudła. Ciekawostka: nastąpi zmiana kształtu ściany czołowej i tylnej obu wagonów, każdy z nich dostanie również rozruch impulsowy. Składy z napędem asynchronicznym mają wyjechać na trasy jeszcze w tym roku. (JN/MJ)





Na początku września do Bydgoszczy oddelegowano 12 sztuk autobusów marki MAN. Związane jest to z wygraną w przetargu na wypożyczenie taboru autobusowego dla PKS Bydgoszcz. Przewoźnik ten od początku września obsługuje kilka bydgoskich linii, natomiast nie miał jeszcze odpowiedniej ilości taboru. Autobusy powróciły do Poznania na początku października. (JN)



Po niedawnej awarii zwrótnicy na ul. Dąbrowskiego, w wyniku której nastąpiła kolizja tramwaju z autobusem i samochodami osobowymi, MPK Poznań zmuszone zostało do wymiany felernego rozjazdu. Akcję tę zaplanowano na 19 września 2007 roku. W związku z tym konieczne było zamknięcie na jeden dzień pętli tramwajowej na Ogrodach i poprowadzenie tramwajów objazdem. Linia nr 2 od ronda Kaponiera jechała przez Bałtyk, Grunwaldzką, rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego, gdzie skręcała w prawo w Przybyszewskiego i znów w prawo w Dąbrowskiego; 7 z Przybyszewskiego została skierowana na Dąbrowskiego do mostu Teatralnego, i dalej do Kaponier, skąd przez Zwierzyńską, Kraszewskiego i Dąbrowskiego wracała na Przybyszewskiego; linia 17 z Dąbrowskiego skręcała w lewo w Przybyszewskiego i przez rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Grunwaldzką, Bałtyk i Kaponierę docierała do mostu Teatralnego; natomiast 18 przy rynku Jeżyckim skręcała w lewo w Kraszewskiego i Zwierzyńską wracała w trasę powrotną. Z kolei autobusy linii 61 i 86 przedłużono do ulicy Żeromskiego. Niestety, z raportów terenowych obserwatorów Przystanku wynika, że przeprowadzona wymiana nie rozwiązała problemów z pechową zwrótnicą. Dwukrotnie zauważono ręczne przekładanie zwrótnicy przez motorniczych liniowych tramwajów: 21 września o 16.30 – 7/6 672 (dla jadącej za nią 17/7 automatyka już zadziałała) oraz

24 września o 17.43 – 17/3 196+195. Na dzień dzisiejszy zwrótnica działa poprawnie. (KD/KP/MJ)

 Dobiegł końca konkurs na Najlepszego Motorniczego 2007 roku. Zwiastunem konkursu był spot reklamowy nakręcony w połowie lipca, w którym statystowali członkowie KMPS. Potem były chwile prawdy dla samych motorniczek, kiedy to przez kilka tygodni oceniani byli przez obserwatorów. Wreszcie 15 września zaproszono wszystkich finalistów do zajezdni przy ulicy Fortecznej. Tam musieli oni wykazać się umiejętnością precyzyjnej jazdy tramwajem, jak również wiedzą teoretyczną na tematy związane z tramwajami. W tym roku zwycięzcą został Przemysław Wojkiewicz. Gratulujemy! (JN)

 W piątek 28 września o godzinie 20 rozpoczęła się operacja przenoszenia starego przęsła mostu św. Rocha ponad mostem Mieszka I. Cała akcja trwała do 4:00 w poniedziałek 1 października. Oczywiście nie obyło się bez wyłączenia mostu Mieszka I z ruchu tramwajowego i samochodowego, więc na ten weekend zmieniły się trasy wielu

tramwajów i autobusów. Linie 4 i 17 jadąc od strony mostu Teatralnego kończyły bieg na placu Wielkopolskim. Linia nr 8 w piątek jeździła na Miłostowo objazdem przez most św. Rocha, a w sobotę i niedzielę jej kursowanie zawieszono. Zmianie uległy również tramwaje niekursujące przez most Mieszka I, ze względu na osłabienie obsługi tramwajowej w rejonie Rataj. Linia 11 została przedłużona do pętli przy Stomilu, trójka wyjątkowo kursowała w weekend po swojej stałej trasie, a na odcinku Starołęka – Miłostowo uruchomiono dodatkową linię nr 24. Zmianie uległy także trasy linii autobusowych: 67 jeździła do Alei Marcinkowskiego, 63 kończyła bieg przy dworcu Garbary, a 83 przez most Lecha, ulicę Główną i Zawady dojeżdżała do dworca na Śródce. Linie nocne 233 i 237 kursowały objazdem przez most św. Rocha. (JN, za [www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl))

*opracowanie:* Jędrzej Nowak

*informacje zebrali:* Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński,  
Marcin Jurczak, Bartosz Kopeć,  
Jędrzej Nowak, Kamila Panasiuk

## IV Złot GMFK w Poznaniu Kolejowi fothobbyści

Błażej Brzycki



Uczestnicy zlotu poruszali się po mieście specjalnie otablicowanym wagonem 3G.

Fot.: 3 \* Błażej Brzycki



Galeria Miłośników Focenia Kolei powstała 29 marca 2006 r., kiedy to admin opublikował na niej pierwsze zdjęcia (SM30-165). Z czasem przybywało nowych użytkowników, którzy zamieszczali coraz więcej zdjęć. Nawiązywały się nowe kontakty, które owocowały organizowaniem zlotów użytkowników GMFK. Pierwszy takie spotkanie odbyło się we Wrocławiu, kolejne w Krakowie, zaś trzecie ponownie w stolicy Dolnego Śląska.

IV Złot odbył się w Poznaniu 15 września 2007. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 10.30, kiedy to wszyscy wsiedli do wagonu 3G 801. Po krótkim przywitaniu tramwaj wyruszył w stronę zajezdni na ulicy Głogowskiej, gdzie 25 osób z całej Polski mogło podziwiać eksponaty zgromadzone w Muzeum Komunikacji Miejskiej oraz zwiedzić zajezdnię. Po ponadgodzinnej wizycie na S-1 tramwaj wyruszył w dalszą podróż. Ulicą Głogowską dotarliśmy na trasę Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Wzbudziła ona nie lada podziw, słowa uznania otrzymał również nowo budowany zintegrowany dworzec autobusowy na pętli na os. Sobieskiego.

Kolejnym przystankiem na trasie była pętla Dębiec, gdzie każdy miał czas na uwiecznienie pociągów przejeżdżających przez ten przystanek osobowy. Niestety tego dnia na trasę do Wolsztyna nie wyjechał parowóz – w jego zastępstwie jechała SU45-246. Z Dębca przez zajezdnię Madalińskiego, Hetmańską i Górny Taras Rataj dotarliśmy do najnowszej trasy tramwajowej w Poznaniu. Widok Katedry z mostu św. Rocha to najlepszy przykład na to, że na zwiedzanie miasta nie ma lepszego środka transportu niż tramwaj.

Z ronda Kaponiera dotarliśmy bezpośrednio na pętlę Wilczak. To właśnie tu organizatorzy zaplanowali grill, przy którym można było nawiązać nowe i odświeżyć stare znajomości. Był to również najlepszy czas na wymianę doświadczeń związanych z robieniem zdjęć. Pogoda oraz humory tego dnia dopisywały, o czym świadczą wspomnienia ze spotkania oraz zdjęcia, które już następnego dnia można było oglądać na stronie Galerii. Z pętli Wilczak *holender* odwiózł gości na Kaponiere, gdzie o godzinie 18 oficjalnie zakończył się IV zlot GMFK.

## Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu Zamień wóz na bus

Błażej Brzycki

W ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu poznańskie MPK zorganizowało akcję promującą korzystanie z komunikacji miejskiej. W tym roku przebiegała ona pod hasłem „Zamień wóz na bus”.

W piątek 21 września – przeddzień Europejskiego Dnia Bez Samochodu – autobus Jelcz 043 Caro pojawił się na Starym Rynku. Od 11 przez 3 godziny konduktorzy KMPS zachęcali do pozostawienia w sobotę samochodu w domu oraz skorzystania z autobusu i tramwaju. Była do tego nie lada okazja, ponieważ w sobotę posiadanie dowodu rejestracyjnego upoważniało do bezpłatnego przejazdu komunikacją miejską. Kulminacja obchodów nastąpiła jednak w sobotę. Od godziny 10 na ulicy 27 Grudnia, przy placu Wolności, można było podziwiać najnowszy tabor autobusowy MPK, reprezentowany przez MAN-a Lion's City 1121 oraz solarisa Urbino 18 1818. Jednak na czele stał poczciwy jelcz 043 Caro z doczepką P01, który cieszył się największym zainteresowaniem. Na placu Wolności zaprezentowano również plakaty AMS propagujące komunikację miejską jako alternatywę dla samochodowego transportu indywidualnego.

Wszyscy poznaniacy, którzy na plac Wolności przynieśli ogórka w dowolnej postaci, zostali uwiecznieni na zdjęciu z autobusem *ogórkiem*. Zdjęcia te zostały zamieszczone na stronie internetowej miejskiego przewoźnika. Od godziny 11 na miasto wyjechał również specjalny tramwaj typu N o numerze 22, który z głośników umieszczonych na dachu propagował Europejski Dzień Bez Samochodu. Akcja zakończyła się o godzinie 16, kiedy autobusy odjechały spod placu. Jednak nie był to koniec atrakcji. Jelcz po przejechaniu kilkunastu metrów nie mógł ruszyć spod świateł na ul. 27 Grudnia. Okazało się, że doczepka nie zluźnowała hamulców. W efekcie tramwaje również utknęły w korku i Dzień Bez Samochodu zakończył się Dniem Pieszego Pasażera. Po ok. 15 minutach *ogórek* zdołał zjechać w ulicę Ratajczaka, odblokowując przejazd dla tramwajów. Autobus dotarł do zajezdni pod eskortą służb technicznych.



Transport publiczny promowały w tym roku zarówno pojazdy najnowsze (MAN Lion's City i Solaris Urbino 18) jak i zabytkowe.

Fot.: 2 \* Robert Bartkowiak



## Najciekawsze wstrzymania sierpniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**06.08. 63/4 1031.** Czasem nie warto się spieszyć. Wjeżdżając na dworzec Śródka kierowca MAN-a tak się spieszył, że najechał na swarzędzkie volvo B10B. *Volviak* nabawił się rozbicia prawego tylnego naroża, ze względu na uszkodzenia do zajezdni zjechać musiał także MAN.

**08.08. 11/5 601.** Jadący w stronę Piątkowskiej *helmut* narobił zamieszania w okolicach mostu Dworcowego. Podczas skręcania w Roosevelta wagon rozjechał się – pierwszy wózek pojechał po trasie, drugi w kierunku Górczyna. Wagon wycofano, a następnie skierowano (na wszelki wypadek) bez pasażerów do zajezdni Madalińskiego.

**10.08.** 10 sierpnia okazał się sądny dla poznańskiej komunikacji miejskiej. W kilkunastu punktach miasta stanęły autobusy i tramwaje – większość utrudnień związana była z burzą i gwałtownymi opadami deszczu, które przeszły nad miastem.

O 15.30 stanęły tramwaje na ul. Roosevelta. Z powodu zablokowania zwrotnicy niemożliwy był wjazd na trasę PST. Wstrzymanie trwało 13 minut. O 17.18 tramwaje utknęły w tym miejscu ponownie – zwrotnica uległa zablokowaniu po raz drugi. Gdy o 17.35 ruch wznowiono, padła przetwornica przejeżdżającego tamtędy tramwaju 15/2 (226+225). W tym samym czasie służby walczyły także z usuwaniem skutków awarii na Zawadach – na wjeździe na pętlę uszkodzeniu uległy obie przetwornice składu 166+165 linii 1/9. Ze względu na zalanie torowiska, przez 25 minut tramwaje nie kursowały ul. Małopolską (w kierunku centrum miasta). Nie stanowiło to jednak większego problemu, bo tramwaje stały także kawałek dalej, na ul. Pułaskiego (wybuchła nastawnica w wagonie 602 obsługującym 11/5 – pechowca zepchnął na Gajową *holender* 803 z 4/1). Gdy wznowiono ruch na Małopolskiej, ruszający z przystanku 615 (9/1) wykołcił się na prostym (!) odcinku toru,



**Wóz 1007 po wypadku 13.08.**

**Fot.: Marcin Jurczak**

jadąc z prędkością zaledwie kilku kilometrów na godzinę... Pryczyną wykolejenia był piasek, który wraz z wodą spłynął na torowisko. Usuwanie skutków wykolejenia (ze względu na całkowite zalanie torów) trwało prawie 1,5 godziny. Kompletnie zalany został park im. A. Wodziczki, woda przykryła torowisko na ul. Wielkopolskiej, potężne bajoro objęło także rejon estakady PST. PeSTkę podmyło tradycyjnie w okolicach os. Chrobrego. Ze względu na lokalne powodzie autobusy nie kursowały m.in. ul. Szarych Szeregów (78 skrócono do Terravity) i ul. Łużycką (objazd dla linii 51 i 69 w obu kierunkach). Na przystanku Nowina ze stojącego autobusu linii 61/5 wypadł natomiast bliżej nieznanego pasażer.

**13.08. 242/1 1007.** Kilka minut po godzinie trzeciej w nocy, wskutek najechania na zaparkowaną równoległe do jezdni lawetę, zakończył swój żywot autobus MPK. Z relacji kierowcy wynika, że do gwałtownej zmiany kierunku jazdy zmusił go pieszy, który nagle wtargnął na jezdnię. Autobus uderzył w samochód ciężarowy stojący na poboczu ul. Grochowskiej, przesuwając go o ponad 17 metrów i uszkadzając przy okazji dwa samochody osobowe. Potłuczonego kierowcę i ранnego pasażera (siedział po prawej stronie autobusu na miejscu obok kierowcy) zabrała pogotowie, autobus odholowano do zajezdni. Ze względu na duży przebieg (789 809 km) i brak naprawy głównej (po 11 latach eksploatacji skutkuje to poważnym zużyciem podstawowych elementów pojazdu), a także duże zniszczenia powypadkowe (w tym deformację podłogi, belki czołowej kratownicy i załamanie powierzchni dachu) koszt naprawy oszacowano na wyższy niż wartość pojazdu, podjęto zatem decyzję o jego kasacji. 1007 to drugi NL202 skasowany w MPK Poznań – w kwietniu 2006 roku po pożarze skreślono z ewidencji wóz 1037.

**15.08. 74/5 1817.** Przed godziną 7 rano miało miejsce pierwsze wstrzymanie na nowej trasie tramwajowej. Kierowca przegubowego solarisa linii 74 pomylił trasę, skręcając z ul. Kazimierza Wielkiego w prawo zamiast w lewo. Próbował następnie nadrobić swój błąd skręcając w lewo w ul. Grobla i zaklinował się przegubowcem na łuku. Autobus po zabezpieczeniu miejsca przez służby NN został wymanewrowany i z kilkuminutowym opóźnieniem wrócił na trasę. Po ok. 3 minuty stały tramwaje kursujące w obu kierunkach – po jednym pociągu z każdej strony.

**19.08. 11/3 669.** Nockowe *helmuty* są groźne także za dnia. W jadącym w stronę Rataj tramwaju linii 11 zastąpił pasażer w wieku ok. 55 lat. Pechowiec przewieziony został do szpitala z podejrzeniem zawału serca.

**25.08. 9/1 804.** Niezłe zdziwiony musiał być motorniczy dziewiątki, ostrzelany na pętli Piątkowska śrutem z wiatrówki. Pociski trafiły w przednią boczną szybę oraz bok wagonu, nie powodując jednak uszkodzeń. Udało się ustalić tylko tyle,

że strzały padły z zarośli w okolicach pętli. Po ponad 40 minutach od zdarzenia na miejscu był też radiowóz policji.

**26.08. 9/4 610.** To zdarzenie powinno być przestrożą dla fanów wyskakiwania z *helmutów* w czasie jazdy. Drzwi jadącego w stronę Piątkowskiej GT6 potraktowane zostały przez nietrzeźwego pasażera siłą, on sam natomiast podjął próbę wysiadania zanim tramwaj wjechał na przystanek. Skok zakończył się dla kaskadera wizytą w szpitalu, a dla MPK – półgodzinnym wstrzymaniem.

**27.08. 8/1 674 vs 6/7 204+203.** Obustronnym wykolejeniem zakończyło się starcie madalińskiego *helmuta* z głogowskimi *stopiątkami*. Do zdarzenia doszło gdy motorniczy ósemki wjeżdżał na małe kółko pętli Miłostowo i zahaczył o stojącą na dużym szóstkę. Wagon 203 wykoleił się ostatnią osią, *helmut* – pierwszą osią drugiego wózka.

**28.08. przejazd techniczny 298+299.** Wykolejeniem zakończył się dla naszego klubowego kolegi nocny przejazd techniczny. Po próbach na trasie przez most św. Rocha (związanych z korektami ustawień sygnalizacji świetlnych), tramwaj skręcał z ul. św. Marcin w prawo w Roosevelta. Skład wykoleił się krótko po północy pierwszym wózkiem, interwencja dźwigu trwała ok. 25 minut. Przyczyny wykolejenia nie udało się ustalić.

**28.08. 4/4 810.** Pęknięcie pierwszej osi pierwszego wózka było przyczyną 40-minutowego wstrzymania na ul. Pułaskiego (kierunek Połabska). Uruchomiono komunikację *zatrzymajową* (po 2 wozy na Połabską i Piątkowską), pozostałe tramwaje pojechały objazdami na trasę PST. Wagon po wstawieniu na wózek technologiczny został skierowany na Wilczak, do odholowania w godzinach nocnych.

**31.08. R/SOB 312+313.** Ponownie wydział S-3 i ponownie rondo Kaponiera. Tym razem (na tej samej zwrótnicy!!!) wykolejeniu uległ skład rezerwowy, który z Sobieskiego kierował się przez Gwarną i Roosevelta, skąd miał podjąć kurs w planie 4/9. Motorniczy przekładał feralną zwrótnicę ręcznie, gdyż była elektrycznie rozłączona. Przyczyną wykolejenia był luz na drążku głównym zwrótnicy, a przyczyną luzu – najprawdopodobniej nieodpowiednio przeprowadzony przegląd zwrótnicy kilka dni wcześniej (przeglądu dokonano 27.08).

**Newsletter niskopodłogowy.** W sierpniu odnotowano trzy wstrzymania spowodowane przez wagony RT6N1. 06.08 padła 405 na 12/7 (Zamenhofa, kierunek Starołęka, wstrzymanie 55 minut), 11.08 – 404 na 12/6 (PST Szymanowskiego, kierunek Sobieskiego, 8 minut), 21.08 – ponownie 405, jako 12/1 (Starołęka, kierunek Sobieskiego). W tym ostatnim przypadku awaryjny zjazd przez GTR trwał ponad godzinę. Wszystkie przypadki dotyczyły wózka C. W sierpniu odnotowano także jedną awarię wagonów typu Combino. 02.08 zepsuł się hamulec sprężynowy w 503 na 14/1, powodując 16-minutowe wstrzymanie. Ponadto wagony Combino czterokrotnie stawały na izolatorach sekcyjnych (2 razy na linii 14 i 2 razy na 16).

## 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  
NAKŁAD: 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.