

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 3 (91)  
31 marca 2008 r.

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

ISSN 1730-6388

## Impreza z okazji 110-lecia tramwajów elektrycznych w Poznaniu To już 110 wiosen!

Robert Bartkowiak

31 lipca 1880 roku na ulice naszego miasta wyjechał po raz pierwszy tramwaj konny. Od samego początku było wiadomo, że tramwaj to odpowiedni środek transportu dla wciąż rozwijającego się Poznania. Jednak zbyt duże koszty związane z utrzymaniem siły pociągowej zmusiły przedsiębiorstwo do ubiegania się o elektryfikację sieci tramwajowej. Choć cały proces ruszył w 1891 roku, to ostatecznie dopiero 22 listopada 1897 r. Poznańska Kolej Konna – już jako Posener Straßenbahn – otrzymała koncesję.

Sam dokument koncesyjny regulował wiele kwestii dotyczących elektryfikacji poznańskiej sieci. Między innymi prace do ostatniego dnia nie mogły w żaden sposób zakłócić funkcjonowania tramwajów konnych. Z góry określono również sposób zasilania tramwajów – z górnej sieci



**Możliwość zwiedzenia zabytkowej zajezdni MPK cieszyła się wśród mieszkańców miasta sporym zainteresowaniem.**

Fot.: Arkadiusz Lubka



**Jedną z atrakcji była wystawa najstarszych eksploatowanych wagonów elektrycznych – generacji N. Obecnie pełnią one wyłącznie funkcje gospodarcze... i muzealne.**

Fot.: Robert Bartkowiak

trakcyjnej systemu „Thomson-Houston”, rozwieszanej na stalowych słupach – oraz wyposażenie i wygląd tramwajów, które miały wozić w przyszłości poznańców. Koncesja przewidywała także wybudowanie nowych tras tramwajowych, między innymi do gminy św. Łazarz, portu oraz rzeźni na Tamie Garbarskiej. Z czasem stare szyny zastąpiono nowymi – typu Phönix. Jednak największą przeszkodą dla tramwaju elektrycznego okazał się brak elektrowni w Poznaniu.

By móc zrealizować swój projekt, Posener Straßenbahn AG w 1897 roku zbudował własną elektrownię przy ulicy Grobla, obok funkcjonujących już w mieście wodociągów oraz gazowni. 5 marzec 1898 roku był ostatnim dniem służby tramwajów konnych. Tego dnia ze Starego Rynku wyjechał wagon elektryczny wiozący komisję odbiorczą, złożoną z przedstawicieli magistratu i władz policyjnych. Po przejechaniu całej sieci wydano orzeczenie o dopuszczeniu do ruchu tramwajów elektrycznych w całym mieście, z wyjątkiem ulicy Głogowskiej – ze względu na protest pocztowców (sieć trakcyjna kolidowała z liniami telefonicznymi). Mieszkańcy Łazarza

musieli jeszcze przez pewien czas korzystać z gminnych omnibusów. Następnego dnia, czyli 6 marca, tramwaje elektryczne rozpoczęły regularne kursy z pasażerami... i kursują po dzień dzisiejszy.

Z tej okazji, by uczcić 110 lat tramwajów elektrycznych w Poznaniu, Klub Miłośników Pojazdów Szynowych oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu przygotowały dla poznaników liczne atrakcje. W niedzielne popołudnie – w godzinach od 11 do 15 – najstarsza czynna zajezdnia w Europie otworzyła swoje bramy dla zwiedzających. Każdy z przybyłych na miejsce zainteresowanych mógł zajrzeć w każdy kąt tej niezwykle i jedynej w swoim rodzaju zajezdni tramwajowej.

Przed głównymi halami zajezdni od strony ulicy Gajowej zgromadzono wszystkie czynne wagony typu N, eksploatowane jeszcze przez MPK Poznań i firmę Modertrans: 2019, 2020, 2025, 2034, 2037, 2041, 2050 oraz zabytkowy skład 602+456. Była to nie lada atrakcja nie tylko dla miłośników pojazdów szynowych, ale przede wszystkim dla najmłodszych, a także dla osób pamiętających jeszcze czasy, gdy gościli one na poznańskich szlakach komunikacyjnych. Oprócz wspomnianych eNek przed halami znajdował się namiot MPK, w którym można było nabyć publikacje dotyczące komunikacji miejskiej oraz liczne gadżety dla najmłodszych. Stąd też wyruszała okolicznościowa linia numer 22 obsługiwana przez skład 105N+105N 194+193 na trasie: zajezdnia Gajowa – rondo Kaponiera – św. Marcin – Marcinkowskiego – 27 Grudnia – Gwarna – św. Marcin – rondo Kaponiera – zajezdnia Gajowa.

W hali zajezdni na torach 1-4 można było oglądać tabor, który na co dzień stacjonuje na Gajowej – *holendry* i *helmuty*. Spore zainteresowanie wśród zwiedzających wywołał tor numer 5, a dokładniej to, co na nim stało za żelazną kurtyną, w czeluściach firmy Modertrans. Przez szpary w bramie można było dojrzeć wagon Moderus Alfa, przeznaczony dla MPK Poznań, będący w fazie skręcania. Nowy skład miał uświetnić imprezę, jednak tak się nie stało. Zwiedzających musiał niestety zadowolić tylko taki, a nie inny widok.

Z boku zajezdni – od strony ulicy Zwierzynieckiej – zaprezentowano przede wszystkim tabor gospodarczy, wykorzystywany w przypadku zerwania sieci trakcyjnej czy poważniejszego wypadku. Godna uwagi była wystawa pantografów, zgromadzonych przy torze zerowym oraz agregat z silnikiem trolejbusowym.

Natomiast na ulicy Zwierzynieckiej (wyłączonej całkowicie z ruchu – linię numer dwa skierowano objazdem przez ulicę Roosevelta oraz Dąbrowskiego) przygotowano dla poznaników wystawę taboru tramwajowego (ustawionego równolegle na dwóch torach – część wagonów obrócono) złożoną z wagonów:

102N 1  
102Na 71  
105Na+105NaD 204+203  
105Na+105NaDK 98+97  
GT8ZR 904  
GT8 687  
3G 800  
Siemens Combino 514  
Tatra RT6N1 401



**Zwiedzający z zainteresowaniem oglądają zaprezentowany przez firmę Modertrans najnowszy model poznańskiego tramwaju Moderus Alfa.**

*Fot.: 2\*Arkadiusz Lubka*

Każdy zainteresowany – pod czujnym okiem członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych – mógł zasiąść za sterami każdego z prezentowanych wagonów, by przekonać się jak wygląda świat zza przedniej szyby tramwaju elektrycznego. Nie obyło się również bez licznych pytań skierowanych do obsługi KMPS, na które starano się odpowiedzieć jak najbardziej rzeczowo i fachowo.

Dzięki Stowarzyszeniu Radioamatorów i Miłośników Nowych Technologii w tramwaju Siemens Combino można było się przekonać, jak działa system nawigacji i lokalizacji. Na umieszczonym w wagonie monitorze LCD można było śledzić aktualne położenie tramwajów kursujących na konkretnych liniach. Uruchomiono również specjalną stację radiową, by o rocznicy dowiedział się cały świat.

Mimo iż całe obchody trwały tylko niespełna cztery godziny, teren zabytkowej zajezdni przy ulicy Gajowej odwiedziły setki poznaników wraz z całymi rodzinami. Ich wizyty miały różne cele: jedni chcieli zapoznać się z klimatem starej zajezdni, inni zasiąść za sterami poznańskiej *bimby*, a jeszcze inni – powspominać stare (dobre) czasy u boku eNki. Tego pamiętnego dnia – 9 marca 2008 roku – każdy znalazł tu coś dla siebie.

### **Bibliografia:**

*Tramwaje w Poznaniu, Piotr Dutkiewicz, Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2005*

## Nowe jest lepsze? Nie do końca... Rondo Rataje czyli uroki przesiadek

Lukasz Bandoz

Trasa tramwajowa przez most św. Rocha bardzo dobrze wpisuje się w miejski układ komunikacyjny. Odcinek pomiędzy węzłem Kórnicka i placem Wiosny Ludów gwarantuje szybkie połączenie Górnego Tarasu Rataj z centrum, łączy z centrum również Dolny Taras Rataj – z ominięciem często zakorkowanego mostu Królowej Jadwigi. W ciągu kilku miesięcy funkcjonowania trasy sygnalizacje świetlne zostały lepiej dostosowane do ruchu tramwajowego, a i motorniczowie nauczyli się z nich korzystać. W tej kwestii niepotrzebnych emocji jest coraz mniej. Zdarza się, że na ulicy Mostowej tramwaj jest blokowany przez auta stojące w korku – to są skutki umieszczenia lewego pasa ruchu na torowisku w stronę centrum. Na trasie tej zdecydowanie brakuje przystanku w stronę śródmieścia za skrzyżowaniem ulic Jana Pawła II i Kórnicka. Zmusza to pasażerów do wielu nieszczerze bezpiecznych i wygodnych manewrów na tym skrzyżowaniu. Na szczęście trudy te wynagradza sprawny dojazd do celu, po cichym i równym torowisku.

Niestety, układ linii tramwajowych funkcjonujący dziś na prawym brzegu Warty traktuje po macoszemu dworzec autobusowy zlokalizowany przy rondzie Rataje. Do połowy sierpnia ubiegłego roku pasażerowie przyjeżdżający autobusami na Dworzec Rataje mieli dwie linie tramwajowe umożliwiające bezpośredni dojazd do centrum miasta. Wystarczyło, że przeszli przez jedną jezdnię i już byli na przystanku, z którego tramwaj do centrum (linie 5 i 13) odjeżdżał średnio co 5 minut. Niestety, wraz ze zmianą układu linii tramwajowych w związku z uruchomieniem nowej trasy te wygodne połączenia zostały zlikwidowane. Piątka omija rondo, natomiast trzynastka przecina je, jadąc ze Starołęki na wprost w stronę Kórnickiej. Żeby na rondzie Rataje przesiąść się z autobusu na tramwaj linii 13, trzeba teraz poświęcić co najmniej 5 minut na przedostanie się na drugą stronę tego sporego skrzyżowania. Można również podjechać liniami 6, 11



**Zapewnienie sprawnych przesiadek to jedna z podstawowych zasad budowy i organizacji węzłów komunikacji miejskiej.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 21.07.2007*

lub 12 do skrzyżowania przy Akademii Wychowania Fizycznego i tam przesiąść się do tramwajów linii 2 i 9, jednak kolejna przesiadka nie stanowi atrakcyjnej alternatywy. Co ciekawe, układ przystanków na rondzie powoduje, że problem istnieje tylko w przypadku podróży w relacji Rataje – centrum. Przystanek przed rondem od strony ulicy Kórnickiej sprawia, że przesiadka z tramwaju jadącego z centrum na autobus ruszający z Dworca Rataje odbywa się dość sprawnie.

Ponieważ pasażerów dojeżdżających na Dworzec Rataje autobusami i kierujących się dalej do centrum jest dużo, pojawiło się również całkiem sporo kombinacji umożliwiających realizację takiej podróży. Nieliczni, którzy mają taką możliwość, przesiadają się na tramwaj już w okolicach pętli Osiedle Lecha. Inni starają się dojechać autobusem linii A aż do węzła przy AWF-ie i tam przesiąść się do dwójki lub dziewiątki. Owocuje to kompletnie zatkanymi autobusami obsługującymi linię pospieszną. Wiele osób wysiada z autobusu już na przystanku Piłsudskiego i przechodzi na przystanek tramwajowy Wioślarska – spacer podobny do okrążania ronda Rataje, ale oszczędza trochę czasu. Niektórym trochę się poszczęściło i korzystają z linii 3. W związku z pismem kogoś ważnego miasto i przewoźnik zdecydowali o przesunięciu trójki z mostu Chrobrego na most Królowej Jadwigi. Manewr ten motywowano koniecznością zapewnienia bezpośredniego dojazdu mieszkańcom ulicy Serafitek i osiedla Piastowskiego, którzy korzystają z przystanku tramwajowego Serafitek. Kursująca co 20 minut linia 3 może jednak stanowić atrakcyjne połączenie Rataj z centrum tylko dla tych, których autobusy dojeżdżają na dworzec na kilka minut przed pojawieniem się na rondzie tramwaju tej linii. Dłużej na trójkę raczej nikt czekać nie będzie. Oczywiście spora część pasażerów przechodzi z jednej strony ronda, z przystanku autobusowego dla



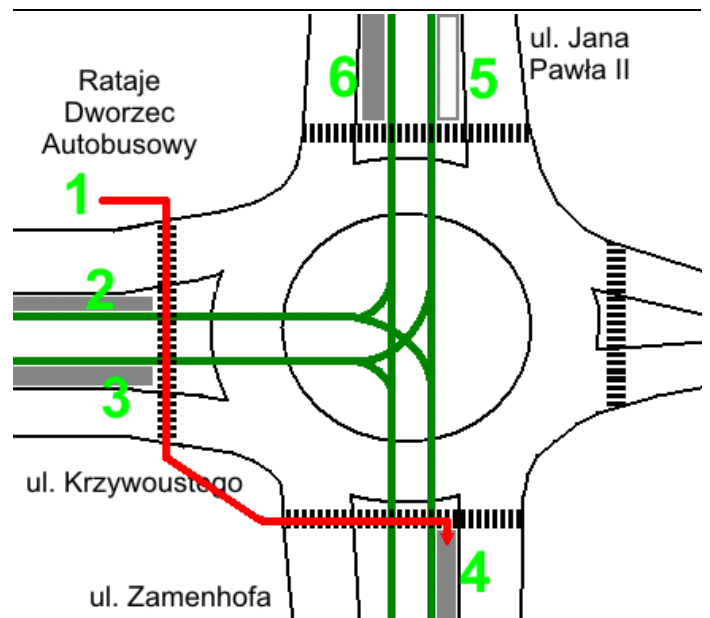
**Zmiana trasy linii 13 sprawiła, że przesiadki z autobusów na tramwaje kursujące do centrum miasta (linia 13) zostały utrudnione.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 25.01.2007*

wysiadających, na drugą – na przystanek linii 13 w kierunku centrum. Kilka minut spaceru to przede wszystkim stanie na światłach dla pieszych. Nawet wyjątkowo sprawny i długonogi osobnik, poruszający się żwawym krokiem, nie jest w stanie przejść przez jezdnię, torowisko i jeszcze jedną jezdnię jakiegokolwiek ulicy odchodzącej od ronda Rataje na jednym cyklu światła. Trudna do oszacowania jest liczba pasażerów, którzy – w związku z brakiem wygodnej przesiadki z autobusu na tramwaj i tym samym znacznym wydłużeniem się porannej podróży – przesiadli się do samochodów. A tak niedawno całe miasto zastanawiało się, dlaczego MPK traci pasażerów...

Problem przesiadek na rondzie Rataje można jednak bardzo łatwo rozwiązać. Najprostszym sposobem byłyby podwójny przystanek na zjeździe z ronda w stronę ulicy Kórnickiej. W ten sposób znacznie skróconoby odległość pomiędzy przystankiem dla wysiadających na dworcu autobusowym a najbliższym przystankiem z bezpośrednią linią tramwajową do centrum miasta. Zbudowanie takiego przystanku wymagałoby jedynie zmiany profilu wylotu ulicy Jana Pawła II z ronda Rataje. Zdecydowanie dalej idącym rozwiązaniem, ale również znacznie ułatwiającym korzystanie z komunikacji publicznej, jest przekształcenie przystanku tramwajowego przed rondem Rataje od strony Starołąki w przystanek tramwajowo-autobusowy. Zatrzymywałyby się na nim autobusy dojeżdżające do Dworca Rataje od strony ulic Piłsudskiego i Zamenhofs, a po obsłudze przystanku podjeżdżałyby na dworzec puste lub prawie puste. Pasażerowie wysiadający z autobusów na tym samym przystanku wsiadali by do tramwajów linii 3, 4, 7, 12 i 13. Dla pasażerów linii autobusowych przyjeżdżających od strony ulicy Krzywoustego oraz dla tych, którym nie pasowałaby przesiadka na przystanku tramwajowo-autobusowym, dalej funkcjonowałby przystanek dla wysiadających przy dworcu.

Niestety opisany problem wydaje się nie istnieć ani dla MPK Poznań Sp. z o.o., ani dla Urzędu Miasta Poznania. Jest to kolejny przykład rozbieżności pomiędzy działalnością instytucji odpowiedzialnych za transport zbiorowy w naszym mieście i założeniami Polityki Transportowej Miasta Poznania.



Ryc. 1. Schemat ronda Rataje

**Legenda:**

1. Przystanek dla wysiadających z autobusów na dworcu autobusowym na rondzie Rataje,
2. Podwójny przystanek tramwajowy w stronę AWF-u (linie 3, 6, 11, 12),
3. Podwójny przystanek tramwajowy od strony AWF-u (linie 3, 6, 11, 12),
4. Pojedynczy przystanek tramwajowy od strony ronda Starołąka (linie 3, 4, 7, 12, 13) – proponowany przystanek tramwajowo-autobusowy (linie autobusowe 52, 53, 62, 65, 74, 81, 84, 92, 96, 99, A),
5. Proponowany podwójny przystanek tramwajowy w stronę Kórnickiej (linie 4, 6, 7, 11, 12, 13),
6. Pojedynczy przystanek tramwajowy od strony Kórnickiej (linie 4, 6, 7, 13),
- Droga z przystanku dla wysiadających na dworcu autobusowym do przystanku linii 13, kursującej do centrum.

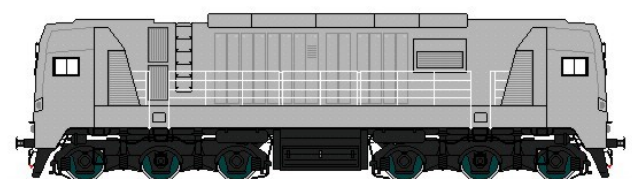
opr. Łukasz Bandosz

## Lokomotywy 311D i 6Dg Nowe nowości z nowosądeckiego Newagu

*Bartosz Kopeć*

Nowosądecki Newag jest jednym z wiodących producentów taboru kolejowego na polskim rynku. Jego korzenie sięgają 1876 roku, kiedy to w Nowym Sączu wybudowano zaplecze techniczno-remontowe dla kolei. W 1952 roku dotychczasowe Warsztaty Główne I klasy Nowy Sącz zostały wydzielone ze struktur PKP i zmieniły nazwę na Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Nowy Sącz”. W 2005 roku akcje spółki nabył prywatny inwestor i wdrożono nowe normy jakościowe, dzięki którym ZNTK uzyskały Certyfikat Jakości PN-EN ISO 9001:2001. W 2005 roku ZNTK „Nowy Sącz” zostały przekształcone w Newag Spółka Akcyjna.

Dotychczas nowosądecka firma zajmowała się przede wszystkim naprawami głównymi i modernizacją lokomotyw spalinowych serii SM31, SM/SU42, ST44, SM48 i 401Da oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych



Rys.: 2\*Bartosz Kopeć



### Dla kogo nowe lokomotywy?

**Pierwsze 20 zmodernizowanych lokomotyw 311D wykonano w Newagu na potrzeby GE Transportation i CB Rail (konsorcjum ma dostarczać zmodernizowane lokomotywy M62/ST44 na rynek polski). W październiku 2007 roku podpisana została umowa na dostawę, uruchomienie i przekazanie do eksploatacji 2 sztuk lokomotyw typu 311D przystosowanych do jazdy po szerokim torze (odbiorcą jest PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.). Pierwsza manewrowa 6Dg to modernizacja na potrzeby Huty Częstochowa. W grudniu 2007 roku podpisano umowę na dostawę kolejnych dwóch sztuk tego typu pojazdów dla Huty.**

opr. MJ, fot. 2\*Newag

EN57. W ofercie spółki są również naprawy wagonów osobowych oraz elektrowozów serii EU07. Pierwszym nowym produktem firmy był EZT 14WE. 14WE to gruntowna modernizacja pocziwego EN57, jednak zakres dokonanych zmian był na tyle duży, że uznanie tego pojazdu za nową konstrukcję jest uzasadnione. Dotychczas wyprodukowano 8 pojazdów tej serii: 7 z nich jeździ w barwach Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, a ósmy (oznaczony EN61) – w PKP PR Małopolska, jako pociąg papieski. Od podstawowej jednostki różni się żółto-czarną kolorystyką, przystosowaniem do obsługi niskich peronów, odmiennym układem przedziałów pasażerskich, zabudowaną toaletą oraz windą dla wózków inwalidzkich.

W ubiegłym roku na targach TRAKO w Gdańsku firma zaprezentowała dwa nowe produkty. Pierwszym z nich jest ciężka lokomotywa spalinowa 311D. Została ona wykonana w kooperacji z amerykańską firmą General Electric, która dostarczyła zintegrowany moduł napędowy. W jego skład wchodzi 4-suwowy silnik w układzie V-12 z turbodoładowaniem i elektronicznym wtryskiem paliwa, prądnica, sprężarka i układ chłodzący. Nad 2900KM czuwa mikroprocesorowy układ sterowania, który umożliwia maksymalne wykorzystanie właściwości trakcyjnych. Ostoja, wózki oraz silniki trakcyjne zostały poddane modernizacji - dawcą „części” jest doskonale znana z polskich torowisk lokomotywa ST44. Z *gagarina* pochodzi m.in. podwozie nowej maszyny. Lokomotywa jest wyposażona w dwie ergonomiczne kabiny sterownicze, nowością są niezabudowane przejścia międzykabinowe, które znajdują na obu bokach pojazdu – manewry zimą nie będą przesadnie przyjemne. Pudło lokomotywy wykonane zostało z elementów z tworzywa sztucznego – czy to się podoba, każdy musi ocenić sam. 12 września 2007 roku 311D uzyskała homologację Urzędu Transportu Kolejowego.

Na przestrzeni ostatnich lat pojawiały się ulepszone wersje najpopularniejszej polskiej spalinówki, jaką jest SM42 – niestety, żadna z nich nie weszła do produkcji seryjnej. W 1996 roku ZNTK Piła wyprodukowały SM42-2000, która od oryginału różniła się nowym silnikiem, prądnicą, sprężarką, nowoczesną kabiną oraz możliwością sterowania radiowego. Pomimo dobrych właściwości trakcyjnych i pozytywnych opinii kolejarzy poprzestano na wykonaniu prototypu. Drugą wersją modernizacji była zbudowana w 1999 roku przez PTKiGK Rybnik Ls1000-001. Zmianie, w porównaniu do standardowej Ls800 (bazą dla pierwszego egzemplarza Ls1000 była lokomotywa Ls800-2536), podlegał silnik, agregat chłodzenia obiegu wodnego, sprężarka, przesunięto także kabinę i wyposażono ją w nowoczesne pulpity. W 2002 roku firma przebudowała jeszcze Ls800-2197 na Ls1000-002 i na tym zakończyła się ta seria.

W 2007 roku Newag zaprezentował prototypową modernizację spalinowej lokomotywy manewrowej serii SM42, oznaczoną jako 6Dg. Oryginalny fablokowski silnik zastąpiono 12-cylindrową wysokopreżną jednostką Caterpillar o mocy 652,5kW, spełniającą przyszłościowe normy emisji spalin. Zabudowano nową prądnicę główną oraz prądnicę pomocniczą, a także przekładnię elektryczną systemu AC/DC. Układ chłodzenia, zasilania, sterowania oraz układ wydechowy są prototypami. Sterowanie odbywa się za pomocą układu mikroprocesorowego, pozwalającego maksymalnie wykorzystać moc silnika. Do sterowania lokomotywą można używać systemu radiowego podobnego jak we wcześniejszej konstrukcji SM42-2000. Modernizacji poddana została również kabina maszynisty – zamontowano 2 ergonomiczne pulpity oraz ekran pozwalający na bieżąco śledzić wszystkie parametry pracy lokomotywy. Pudło straciło charakterystyczne krągłości, zamontowano jednolitą szybę na całej szerokości kabiny oraz halogenowe reflektory – jednym słowem nowy wytwór kompletnie nie przypomina pocziwej SM42. Pierwszy egzemplarz wyprodukowano dla spółki ISD Huta Częstochowa – obecnie przechodzi próby i badania niezbędne do uzyskania homologacji Urzędu Transportu Kolejowego.

W ostatnich latach na polskim rynku kolejowym pojawiło się kilka prężnie działających firm, w których ofercie oprócz napraw głównych i modernizacji istniejącego taboru możemy znaleźć zupełnie nowe pojazdy

szynowe. Pozostaje mieć nadzieję, że nowe produkty będą spełniały wymagania firm transportowych i staną się konkurencją dla pojazdów zagranicznych.

## **Najciekawsze wstrzymania grudniowe Z archiwum T**

*Marcin Jurczak*

**01.12. 1/4 288+289.** Dobre pół godziny stały tramwaje na Górnym Tarasie Rataj. W wyniku kolizji dwóch samochodów osobowych zablokowane zostało torowisko tramwajowe. Kierująca samochodem Fiat Brava wymusiła pierwszeństwo na pojeździe jadącym sąsiednim pasem, a następnie wylądowała z własnym pojazdem na torowisku. W zatrzymaniu utknęło 8 pociągów tramwajowych, pozostałe kierowano objazdami. Samochód usunięto z torów przy pomocy dźwigu TRAM123.

**01.12. 18/3 802.** Do bójki w tramwaju linii 18 doszło po godzinie 21. W pojeździe wjeżdżającym na rondo Starołęka (kierunek: Starołęka) wywiązała się całkiem konkretna awantura – interweniować musiały trzy patroli policji. Łącznie zatrzymano dziewięciu pasażerów. Tramwaj w wyniku uszkodzenia bocznej szyby i zanieczyszczenia wnętrza zjechać musiał natomiast do zajezdni. We wstrzymaniu (godz. 21.17-21.35) stały 3 inne pociągi.

**02.12. PNR Budziszyska.** Upadek Dyżurnego Ruchu. Pecha miał *końcówkowy* pełniący tego dnia służbę na pętli Budziszyska. O 16.35 wchodząc do Punktu potknął się i upadł. W wyniku upadku doznał urazu palca prawej ręki. Pół godziny później Dyżurny zabrany został przez pogotowie, w szpitalu stwierdzono złamanie palca prawej ręki. Dyżurny wrócił do zdrowia, postanowił jednak się przebrznowić... i pracuje obecnie jako pełnoetatowy motorniczy.

**03.12. 55/2 1707.** O 6.30 rano doszło do potrącenia pieszego przez kierującą samochodem osobowym Fiat 126p. Na czas akcji ratowniczej ruch pojazdów został wstrzymany – utknęły trzy autobusy MPK (jeden linii 55 i dwa 84). Dodatkowo, podczas przejazdu poboczem, w błocie ugrzązł trzyosiowy neoplan. Autobus po 20 minutach wyciągnięto za pomocą ikarusowego holownika. Neoplan bez uszkodzeń kontynuował pracę na linii od godziny 7.15.

**03.12. 52/2 1935.** Do tragicznego w skutkach zdarzenia doszło na ul. Kurlandzkiej. Kierująca samochodem osobowym Fiat Seicento z niewyjaśnionych przyczyn zjechała na przeciwległy pas ruchu i zderzyła się czołowo z autobusem linii 52, jadącym w stronę Centrum Handlowego M1. Pomimo natychmiastowej reakcji służb pogotowia ratunkowego i straży pożarnej – poniosła śmierć na miejscu. Nikt z pasażerów autobusu nie doznał obrażeń, kierowcę z urazem kolana przewieziono na kontrolne badania do szpitala a następnie zwolniono do domu. Od 8.45 do 9.10 ul. Kurlandzka była zablokowana, później aż do godziny 11 ruch kierowany był wahadłowo. Ikarus nabawił się uszkodzeń lewego przedniego naroża.

**04.12. L 1999.** Pecha miał uczeń szkolący się tego dnia na przegubowym ikarusie. Podczas wykonywania manewru skrętu z ul. Mogileńskiej w Pustą (krótko przed

10 rano, zjazd do zajezdni Warszawska) na tył autobusu najechał osobowy fiat Uno. Samochód nabawił się uszkodzeń błotnika, reflektora i kierunkowskazu. Jak na markowego wysokopodłogowca przystało, ikarus nie odnotował strat materialnych.

**05.12. 28/4 903.** Do potrącenia pieszego doszło na rondzie Kaponiera. Tramwaj wjeżdżający na przystanek (od strony ul. Towarowej) uderzył mężczyznę przechodzącego przez tory w niedozwolonym miejscu. Pomocy udzielili pieszemu ratownicy medyczni z pogotowia ratunkowego w Gnieźnie, którzy akurat tamtędy przejeżdżali. Po 24 minutach wstrzymania ruchu (9.54-10.18) tramwaj zjechał do zajezdni Gajowa, skąd po naprawie (rozbity klosz światła pozycyjnego, pęknięty klosz światła mijania) i załatwieniu formalności powrócił na trasę.

**08.12 4/5 206+205.** Absurdalna sytuacja miała miejsce na rondzie Rataje. Kierowca samochodu osobowego Fiat Seicento, pomimo resztek paliwa w zbiorniku, próbował wymusić pierwszeństwo na tramwaju linii 4 zjeżdżającym z ronda. Jazda na oparach nie opłaciła się. Auto zatrzymało się na torach... i zostało staranowane przez głogowski skład *stopiątek*. Przerwa w ruchu trwała 15 minut (19.20-19.35), zablokowany był zjazd z ronda w stronę węzła Kórnicka.

**10.12. 2/8 692.** O 19.23 podczas jazdy ul. Kraszewskiego w kierunku Ogrodów, przed rynkiem Jeżyckim, motorniczy zobaczył z przodu tramwaju duży błysk... którego efektem była awaria oświetlenia czołowego wagonu (wskutek rozbicia szkła reflektora). Nie stwierdzono uczestnictwa w zdarzeniu obcych osób, nie potwierdzono także interwencji jakichkolwiek sił nadprzyrodzonych. Ciemny tramwaj zjechał do zajezdni Madalińskiego.

**12.12.** W godzinach 7.29-7.37 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego w rejonie zasilania podstacji Bóznicza (zasila m.in. okolice placu Wielkopolskiego oraz ul. 27 Grudnia). Przyczyną był zanik średniego napięcia po stronie dostawcy energii elektrycznej. O 9.15 ponownie zanotowano zanik napięcia w sieci trakcyjnej, trwający aż do 9.48. Tramwaje stały m.in. na trasie PST, ul. Fredry, Roosevelta, Grunwaldzkiej, Dąbrowskiego, Przybyszewskiego i moście Dworcowym.

**16.12 9/2 810.** Do wykolejenia pierwszej osi *holendra* doszło na rynku Wildeckim. Na łuku torowiska (kierunek Piątkowska) wagon wykoleił się, a następnie przejechał 44 (!) metry. Pojazd wstawiony został w torowisko bez użycia dźwigu, po czym zjechał do zajezdni celem sprawdzenia stanu technicznego. Obyło się bez wyłączania napięcia w sieci. Wstrzymanie ruchu trwało zaledwie 13 minut (12.27-12.40). Ustalono, że przyczyną wykolejenia był zbyt duży prześwit toru, przekraczający dopuszczalną wartość o 10 mm, spowodowany prawdopodobnie naprężeniami

powstały w wyniku spawania pękniętych szyn w kilku sąsiadujących ze sobą miejscach.

**19.12. 76/4 1836.** Ponad dwie godziny trwały utrudnienia w kursowaniu autobusów linii 76. Krótko po 6 rano kierowca ciągnika siodłowego z naczepą zakopał się na grząskim poboczu podczas manewru zawracania na ul. Droga Dębińska. Na miejsce przybyła Inspekcja Transportu Drogowego i służby Policji, a także specjalistyczny holownik. Do 6.45 we wstrzymaniu stały po dwa autobusy z każdej strony: 76/4 i 76/5 od strony os. Dębina oraz 76/6 i 76/7 od strony os. Sobieskiego. Pojazdy MPK w asekuracji pracownika NN przekierowano poboczem. Na czas likwidacji zdarzenia linia 76 kursowała przez ul. Dolna Wilda i św. Jerzego. Ruch wznowiono o 8.25.

**19.12. 9/2 606.** Do zapalenia się krótkiego *helmuta* doszło na pętli Dębiec. O 9.00 CNR otrzymała zgłoszenie o pożarze wagonu. Na miejsce udały się służby ZSR i dwie jednostki Straży Pożarnej. Przyczyną zadymienia okazało się zwarcie nastawnicy. Tramwaj odholowano do zajezdni. Przerwy w kursowaniu komunikacji szynowej na Dębcu nie było – przez cały czas pętla była bowiem przejezdna.

**26.12. 7/22 806.** Izolator sekcyjny... nie daruje nikomu. Do zatrzymania *holendra* na *sekcji* doszło za rondem Śródka (kierunek: Zawady). Motornicza

wykonywała kółko na linii 7 w ramach tzw. rezerwy posiłkowej. Po interwencji pracowników pogotowia tramwajowego i 13 minutach wstrzymania ruchu (19.07-19.20) do silników wagonu znów popłynął prąd, a zielono-żółty tramwaj mógł radośnie pomknąć w dalszą drogę, trzeszcząc przegubami.


### Z archiwum niskiej podłogi


W ostatnim miesiącu roku służby techniczne trzykrotnie interweniowały przy awariach wagonów RT6N1. Najdłuższe wstrzymanie zapewnił wóz **12/6 403** w dniu **29.12** – jego przymusowy postój wskutek awarii obwodu hamulca szynowego wózka B trwał 17 minut. 13 minut wstrzymania zafundowała pasażerom tatra nr 2 (**12/1 402**) w dniu **16.12** – przyczyną dymu z pulpitu i I wózka było zapalenie się instalacji elektrycznej w pojeździe. **7.12** pięciominutowe wstrzymanie stało się udziałem tetry nr 10 (**12/8 410**), z powodu awarii wózka C.


Nie zanotowano żadnej awarii tramwajów Combino. Siemensy dwukrotnie zatrzymywały się za to na izolatorach sekcyjnych: na moście Teatralnym (**504** w dniu **20.12** jako **14/3**) i przystanku Wrocławska (**503** w dniu **21.12** jako **16/3**). W obu przypadkach wagony jechały w kierunku os. Sobieskiego, a czas trwania wstrzymań nie przekroczył kilkunastu minut. Oba wagony po zluźowaniu pozostały na trasie.

## Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Robert Bartkowiak, współpraca: Marcin Nader, Marcin Jurczak


 Neoplan N4009, który miał bliskie spotkanie z forteczańskim składem 250+249 na rondzie Rataje w dniu 9.01, został skreślony ze stanu z dniem 28.02. Kilka dni później jego szkielet opuścił bramy zajezdni przy ulicy Warszawskiej. To nie pierwszy pojazd wycofany z eksploatacji w ostatnim czasie. Po wypadku z dnia 3.12 skasowano ikarusa 260.04 o numerze 1935. Był to ostatni krótki *hungar* pozbawiony elektronicznych wyświetlaczy. Także los wozu 1937 (ostatni krótki ikarus z miękkimi siedzeniami, uległ uszkodzeniu w dniu 27.03) jest już przesądzony...


 Przebudowa ulicy Głogowskiej wciąż trwa, a jej końca jak na razie nie widać. 15 lutego br. około 10 rano zmieniono organizację ruchu w rejonie ulic Głogowska, Fabianowo i Mieleżyńska. Wyjazd z Głogowskiej w ulicę Fabianowo odbywać się tymczasowym przejazdem w odległości około 20 metrów przed dawniej istniejącym. Wymusiło to zmianę trasy autobusów linii numer 56 i 80. Likwidacji uległy tymczasowe przystanki dla autobusów linii nr 56 – Fabianowo na ulicy Mieleżyńskiej oraz Tyniecka n/ż przy ulicy Tynieckiej. W zamian utworzono nowe przystanki Fabianowo na ulicy Głogowskiej za nowym, tymczasowym wjazdem na ulicę Fabianowo oraz Kotowo n/ż – jeden na ulicy Głogowskiej po wyjeździe z ulicy Kotowo, a drugi na ulicy Nowe Kotowo w kierunku Lubonia.

 Z dniem 1 marca do historii przeszła linia autobusowa obsługująca hipermarket Tesco przy ul. Mrągowskiej. Kilka dni przed planowanym zawieszeniem kursów z przystanków pozniwały rozkłady

jazdy tejże linii. Na chwilę obecną MPK Poznań nie obsługuje żadnej bezpłatnej linii do hipermarketu.

 W wyniku remontu torowiska na pętli tramwajowej Budziszewska na wysokości przystanku dla wysiadających tramwaje linii numer 6 oraz 15 (z wyjątkiem określonych kursów do Junikowa) wjeżdżały na pętlę przez tory odstawcze. Rolę przystanku końcowego pełnił przystanek Jeleniogórska. Remont torowiska zakłócił tylko jeden dzień funkcjonowania pętli – 1 marca br. (sobota).

 W nocy z 4 na 5 oraz 6 na 7 marca, w godzinach od 20 do 4, zamknięto dla ruchu kołowego ulicę Garbary. Przyczyną był demontaż przęsła wiaduktowego nad ulicą Garbary w związku z remontem poznańskiego węzła kolejowego. Zmienione zostały trasy autobusów linii numer 51, 60, 67, 74, 76 oraz 83. 51 w kierunku dworca głównego PKP, 74 w kierunku os. Orła Białego, 76 w kierunku os. Dębina, zaś 67 i 83 w stronę dworca Śródka skierowano przez ulice: Armii Poznań, Pułaskiego, Przepadek, Północna, a w drodze powrotnej przez: Małe Garbary, Wolnica, Solna, al. Niepodległości, Przepadek, Pułaskiego, Winogrady (51 – al. Niepodległości, Przepadek, Pułaskiego, Winogrady). Autobusy linii 60 kursowały do dworca Śródka przez Estkowskiego i Wyszyńskiego. Autobusy na trasach objazdowych zatrzymywały się na istniejących przystankach. Dodatkowo na trasie objazdu zlokalizowano tymczasowy przystanek na ulicy Armii Poznań za skrzyżowaniem z Szelałgowską.

 Obchody 110-lecia tramwajów elektrycznych w Poznaniu w ciągu ulic Zwierzynieckiej

i Gajowej wymusiły zmianę trasy linii numer 2 w obu kierunkach. Od rana dwójka kursowała następującą trasą: Dębiec – 28 Czerwca 1956 r. – Górna Wilda – .... – św. Marcin – rondo Kaponiera – Roosevelta – Dąbrowskiego – Ogrody. Ruch przez Zwierzyniecką i Kraszewskiego przywrócono po zakończeniu imprezy, około godziny 16.



Montaż nowej sygnalizacji świetlnej przez Zarząd Dróg Miejskich na skrzyżowaniu ulic Zamenhofa i Piłsudskiego spowodował zamknięcie przystanku Wioślarska w kierunku ronda Rataje w dniu 11 marca. Wyłączenie przystanku z ruchu trwało mniej więcej od godziny 9 do 13.



Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Kombus” wzbogaciło się w ostatnim czasie o dwa fabrycznie nowe autobusy Solaris Urbino 15 trzeciej generacji. Otrzymały kolejne numery taborowe 52 i 53. Po raz pierwszy pokazały się 13 marca na linii 501, którą mają obsługiwać. Autobusy wyposażono w klimatyzację dla kierowcy, kamerę z tyłu pojazdu, która umożliwiła bezproblemowe cofanie pojazdu, a także przesuwne okna.



Misterium Męki Pańskiej to uroczystość, która co roku gromadzi tysiące gości. By zapewnić sprawny dojazd na Cytadelę, MPK Poznań uruchomiło specjalną linię tramwajową D na trasie: rondo Kaponiera – Roosevelta – Pułaskiego – Winogrody – Przelajowa – Wilczak (powrót: Wilczak – ... – rondo Kaponiera – św. Marcin – Towarowa – most Dworcowy – Roosevelta – rondo Kaponiera). Wagony kursowały z częstotliwością 10 minut między godziną 17:40 a 19:30, później oczekiwały na Wilczaku będąc w dyspozycji służb nadzorczych. Do obsługi linii przeznaczono 4 pociągi, na linii specjalnej pojawiły się (według brygad): 650 (podmiana na 651, a potem na 656) i 654 oraz składy 174+173 i 98+97. W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej imprezy wydłużono także czas pracy niektórych brygad autobusowych na liniach 51, 74 i 76.



Spore zamieszanie w dniach 15 i 16 marca na Jeźyczach wywołała wymiana zwrotnicy na ulicy Dąbrowskiego nieopodal rynku Jeżyckiego. Objazdem kursowały tramwaje linii numer 2, 17 oraz 18 – tylko w stronę centrum. Dwójkę skrócono do rynku Jeżyckiego, powrót na Dębiec przez Dąbrowskiego, Roosevelta oraz rondo Kaponiera. Siedemnastka i osiemnastka kursowały przez Przybyszewskiego, rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Grunwaldzką, Bukowską –

18 dalej stałą trasą, a 17 przez Roosevelta i rondo Kaponiera do mostu Teatralnego. Komunikat o objazdach związanych z remontem pojawił się na stronie internetowej MPK Poznań zdecydowanie za późno.



Księżniczka „Fiona”, czyli 102Na 71, została oficjalnie odebrana z dniem 25 marca oraz przekazana na wydział S-3. Przypomnijmy, iż odbiór wagonu odbywał się na raty, a wszyscy już stracili nadzieję na usunięcie przez firmę Modertrans wszystkich zgłoszonych usterek. Na koniec warto dodać, że Księżniczka od czasu do czasu będzie się pokazywać w ruchu liniowym. Obsługą wagonu zajmie się wąska grupa motorniczych z KMPS oraz wytypowani pracownicy MPK Poznań.



Zapowiadany przez firmę Modertrans pierwszy skład Moderus Alfa HF 04 AC, który miał pojawić się na ulicach Poznania w lutym, nie opuścił jeszcze murów zajezdni przy ulicy Gajowej. Tymczasem dobiega już końca marzec. Dla przypomnienia – Moderus Alfa to (według producenta) całkowicie nowa konstrukcja, lub – jak kto woli (czytaj: z perspektywy pasażera) – zmodernizowany wagon 105Na, o zmienionej stylizacji przedniej ściany. Nowościami (oprócz plastików) będą m.in. chopperowy napęd i klejone szyby.



Ogłoszono przetarg na zakup pudła kasowanego wagonu 4N 2021. Termin składania ofert minął 21 marca. Nabywca ma odebrać wagon w ciągu 14 dni od podpisania umowy z zajezdni tramwajowej przy ulicy Madalińskiego.



Wagony 186, 185, 202, 278, 300, 302, 330 otrzymały nowe zderzaki, które zastosowano już przy wcześniejszych modernizacjach składów 116+115, 146+147, 156+157, 172+171 oraz 340+341. Są to raczej doraźne wymiany, podyktowane zdarzeniami losowymi (kolizjami, wypadkami). Warto dodać, że stary typ zderzaków w przypadku kolizji powoduje ogromne straty i bez problemu radzi sobie z przebicciem poszycia tramwajów Combino.



MPK Poznań zdecydowało się na zakup czterech używanych autobusów MAN. Trzy z nich to MAN-y NL283 pochodzące z Forbusu. Czwarty to uchodzący w miłośniczym środowisku (z racji kiepskich notowań właściciela – spółki Henryka Zagrody) za bardzo zaniedbany MAN NL223. Wozy otrzymają numery 1050 (NL223) i 1067-69 (NL283).



**Małą modernizację przeszedł skład 194+193. Oba (!) wagony otrzymały dodatkowe światła: cofania i przeciwmgielne, pierwszy dostał także standardowe (duże) współczesnostopiątkowe lustro zewnętrzne.**

Fot.: Marcin Jurczak, 27.03.2008

### 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 Bandoś, 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.

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