

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 4 (92)  
15 kwietnia 2008 r.

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

ISSN 1730-6388

## Wagon 102Na 71 powrócił do eksploatacji po remoncie Księżniczka Fiona

Tomasz Gieżyński

Nieczęsto zdarza się konieczność napisania smutnego w sumie tekstu. Zmusiły nas do tego wydarzenia ostatnich miesięcy, związane z naprawą główną ostatniego poznańskiego wagonu typu 102Na.

Na początek odrobinka historii. *Stodwójka* o numerze 71 została wyprodukowana w 1972 roku z numerem fabrycznym 439 i dostarczona do Poznania w ostatniej transzy wagonów tego typu w dniu 21.02.1973 r. Początkowe lata służby spędziła – jak wszystkie *stodwójki* – na zajezdni Głogowska, skąd na początku lat dziewięćdziesiątych przeniosła się na Forteczną i tam stacjonuje do dziś. Nasza Księżniczka, bo taki przydomek zyskała podczas ostatnich lat eksploatacji, przechodziła klasyczny dla poznańskich *stodwójek* cykl remontowy, czyli była zajeżdżana na śmierć, stukana od spodu w ramach NB, masakrowana przez samochody wszelkiej maści i wyklepywana później w warsztacie, aż w końcu przeszła w miarę solidną naprawę główną w 1994 roku – ostatnim roku planowych NG poznańskich *stodwójek*. Pozostał po niej jednak wciąż absolutnie krzywy przód i tył – efekt wielu lat nierównej walki z *puszkami* o przestrzeń na poznańskich ulicach. Stan ogólny wagonu był dobry i pozwolił dotrzeć jej, jako ostatniej przedstawicielce serii, do lata 2006 roku. Po wakacjach, w czasie których skierowana została na przymusowy postój na odciętej od sieci zajezdni Głogowska, miała wrócić w mieszanej obsadzie różnych brygad z zajezdni Forteczna, pod czujnym okiem i ręką klubowych motorowych. Niestety, wówczas zebrała się komisja, która orzekła o konieczności odstawienia wagonu ze względu na zły stan techniczny. Na szczęście już pół roku później 102Na 71 trafiła do remontu, który przeprowadzić miała – a jakże – spółka-córka MPK, czyli Modertrans Poznań.

Sytuacja między MPK a Modertransem jest co najmniej dwuznaczna. Wszędzie tam, gdzie są duże pieniądze, jest też odpowiednia związana z nimi polityka. Wszędzie jednak za tymi sprawami kryją się zwykli ludzie. Jesteśmy jak najdalej od mieszania się w politykę. Cieszymy się, że MPK Poznań rozumie potrzebę dbania o historię i wysłało ostatni zachowany liniowy wagon typu 102Na do naprawy głównej. Problem polega na tym, że naprawę tę zlecono spółce-córce, która zachowuje się ostatnio jak dojrzejająca panienska na wydaniu. Pokazują to dobitnie wydarzenia ostatnich miesięcy związane na przykład z naprawą wagonów o charakterze historycznym, z wypożyczeniem lorki



**Podczas niezliczonej ilości odbiorów technicznych, Księżniczka zdążyła objechać dookoła całe miasto, a także zapoznać do pamiątkowej fotki z Kanciakiem.**

Fot.: Tomasz Gieżyński

do wynajmu reklamowego fiata 500, z opóźnieniami w oddaniu do użytku pseudonowoczesnych moderusów Alfa, a także w zwykłym, dziecinny wręcz „obrażeniu” się na wszystkich i wycofaniu w ostatniej chwili ze współorganizacji obchodów 110-lecia tramwaju elektrycznego w Poznaniu przez Modertrans.

## Wybory nowego Zarządu KMPS Wiatr zmian

Kamila Panasiuk

Ostatnie lata przyniosły spore zmiany w działalności Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych – przede wszystkim znacznie wzrosła jej intensywność. Poznańscy miłośnicy organizują coraz więcej imprez okolicznościowych związanych z historią komunikacji miejskiej, rośnie też skala tych wydarzeń. Przybywa wyzwań związanych z ratowaniem zabytków komunikacji publicznej. KMPS stale rozwija i zacieśnia współpracę z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Poznaniu Sp. z o.o., jak również z innymi przewoźnikami i władzami lokalnymi.

Dalszy ciąg artykułu – na stronie 3



**Turkusowy laminat umieszczony został pod oknami, w przegubie i wygradzeniu kabiny motorniczego – czy właściwie wszędzie tam gdzie dało radę go wcisnąć.**

*Fot.: Tomasz Gieżyński*

W takiej a nie innej atmosferze przebiegała więc naprawa wagonu 102Na 71. Miłośnicy, starający się trzymać pieczę nad postępami prac, byli wyganiani z hali warsztatów. Jak się okazało – nie bez powodu. Modertrans pomylił bowiem oznaczenia kolorów laminatu wewnętrznego i zamontował w *stodwójce* wściekło-turkusowe wnętrza zamiast seledynowego (jak wewnętrzna strona płyt drzwiowych). Gryzie się ono nie tylko z pozostałymi zastosowanymi barwami, ale przede wszystkim z prawdą historyczną. Wygląd pojazdu historycznego jest najważniejszym elementem jego tkanki historycznej. Mniejszym problemem są użyte materiały, czy nawet przetwornica statyczna, o ile tych elementów nie widać. Najważniejsze jednak jest wykończenie detali i elementów widocznych dla pasażera – to one stanowią o historycznej atrakcyjności pojazdu i wierności odtworzenia. Tymczasem zły kolor laminatu już na wejściu psuje efekty pracy nad tym wagonem i niemal przekreśla go jako wagon historyczny. Z powodu izolowania nas od przebiegu prac feler ten zauważyliśmy już po kompletnym wyposażeniu wagonu w laminat. Natychmiast zwołano naradę, na którą przybyli przedstawiciele MPK, Modertransu i KMPS. Dodać tu trzeba, że ludzie pracujący w MPK i Modertransie znają się jak przysłowiowe łyse konie – przez wiele, wiele lat współpracowali ze sobą w jednej firmie, którą teraz rozdzielono na dwa podmioty. Przecież oni nie mają najmniejszego zamiaru robić sobie nawzajem kłopotów! Stąd twarde stanowisko negocjacyjne ze strony KMPS stanowiło dla obu obozów pewnego rodzaju problem. Poradzono sobie z nim w iście mistrzowski sposób – zignorowano zdanie Prezesa KMPS (zapisane jako votum separatum wobec końcowej decyzji) i uzgodniono, że wadliwego laminatu Modertrans wymieniać nie musi, ze względu na wysokie koszty!!! Jak bardzo płytka jest to decyzja – zwłaszcza w aspekcie remontu wagonu bądź co bądź jedynego w swoim rodzaju – nie musimy chyba nikomu tłumaczyć. Betonu nie rozkujemy jednak z dnia na dzień, zwłaszcza jeśli jest zbrojony i występuje w wyjątkowo skupionych i złośliwych formach.



**Stodwójkę wyprodukowano w roku... 2007. Ignorancja ze strony producenta? Czy głupota w najczystszej postaci?**

*Fot.: Tomasz Gieżyński*

Krótko potem okazało się, że wagon jest w miarę gotowy do jazd próbnych, a następnie do odbioru technicznego. Pierwsza próba przekazania pojazdu do macierzystej zajezdni S3 Forteczna miała miejsce w dniu 25.02.2008 r. Dzięki wzorowej i godnej pochwały postawie przedstawicieli S3 i ST nie doszło do podpisania odbioru buba w postaci wyremontowanej *stodwójki*. Do laminatu dołączyła długa lista niedociągnięć, zgłoszonych przez ST, S3 i KMPS. Oto ona: za słabe oświetlenie wewnętrzne, zła regulacja drzwi, za mała klapka osłaniająca baterię akumulatorów, brak mocowania na dużą gaśnicę, azbest w oporach, błędy konstrukcyjne dachu (sztukowany ręcznie po licznych kolizjach nie osiągnął po tym zabiegu idealnego kształtu), zamknięcia maszyn drzwiowych na kwadraty zamiast na „motyłki”, złe mocowanie kabla zasilającego na III wózku (mogące powodować jego przetarcie na łuku), niewłaściwa wewnętrzna obudowa okien na przedzie i tyle wozu, brak zewnętrznej listwy ozdobnej poniżej linii okien, brak uchwyty na tabliczkę z numerem brygady. No i najbardziej rzucający się w oczy – laminat w barwach turkusów...

Modertrans niewiele sobie zrobił z tej listy, przez co kolejne dwa odbiory – w dniach 7 i 17 marca – również były nieudane. Dopiero 21.03.2008 r. nastąpiło przekazanie wagonu na Forteczną. Oczywiście wadliwy laminat i zamknięcia pokryw maszyn drzwiowych pozostały niezmienione. Bardzo smutny jest fakt ignorowania przez Modertrans zaleceń ze strony spółki-matki, będącej jednocześnie praktycznie jedynym żywicielem spółki-córki, a także zleceńodawcą naprawy 102Na 71. W końcowym protokole – którego KMPS w tej formie nie podpisze – zawarto sformułowanie, iż remont wagonu wykonano zgodnie z założeniami. Jest to oczywista nieprawda, a także najjaskrawszy przykład indolencji Modertransu oraz tumiwizmu wśród niektórych pracowników MPK.

102Na 71 po remoncie zadebiutowała w dniu 27.03.2008 r., podmieniając o godzinie 18:02 planowy skład 105Na+105NaD na brygadzie 17/11.

## Wybory nowego Zarządu KMPS Wiatr zmian

Kamila Panasiuk

### Dokończenie ze strony 1

W odpowiedzi na te wyzwania, a także na nowe możliwości, jakie oferuje stowarzyszeniom polskie prawo, członkowie KMPS postanowili dokonać zmian w statucie Klubu. Najważniejsza z nich to zwiększenie liczby członków zarządu i określenie zakresu ich kompetencji. Dzięki temu Zarząd Klubu będzie mógł kierować realizacją znacznie większej liczby zadań, co umożliwi dalszą intensyfikację działań stowarzyszenia. Druga zmiana polega na dostosowaniu statutu KMPS do wymagań stawianych przez polskie prawo organizacjom pożytku publicznego. Pozwoli to stowarzyszeniu na ubieganie się o przyznanie statusu takiej organizacji, dzięki któremu KMPS uzyska nowe źródło finansowania statutowej działalności, np. ratowania najcenniejszych zabytków komunikacji publicznej (zapraszamy do zapoznania się z nowym statutem na [www.kmps.org.pl](http://www.kmps.org.pl)).



**W obecności ponad połowy uprawnionych do głosowania, dokonano zmiany statutu i wyboru nowych władz stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.**

Fot.: 2 \* Marcin Jurczak

Aby umożliwić wprowadzenie tych zmian, konieczne było skrócenie kadencji Zarządu Klubu. W związku z tym 14 marca 2008 r. dwaj członkowie Zarządu KMPS – Łukasz Bandosz (Wiceprezes) i Adam Konieczka (Skarbnik) – złożyli rezygnację z pełnionych funkcji. Tego samego dnia na zebraniu klubowym przedstawiono projekt zmian w statucie Klubu wraz z ich uzasadnieniem oraz planowanymi efektami ich wprowadzenia.

30 marca 2008 r. odbyło się sprawozdawczo-wyborcze Walne Zebranie Członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Klubowicze, świadomi wyjątkowości tej chwili, tłumnie przybyli na Głogowską. Zebraniu przewodniczył Jan Gosiewski. W pierwszej jego części Prezes ustępującego Zarządu, Krzysztof Dostatni, przedstawił sprawozdanie z ostatniego roku działalności oraz sprawozdanie finansowe, zaś Przewodniczący Komisji Rewizyjnej, Grzegorz Jakubowski, zaprezentował sprawozdanie Komisji. Członkowie Klubu nie zgłosili zastrzeżeń do przedstawionych sprawozdań i udzielili absolutorium zarówno Zarządowi, jak i Komisji Rewizyjnej.

Następnym punktem programu było podjęcie uchwały zmieniającej treść statutu KMPS. Najpierw – dla przypomnienia – pokrótce przedstawiono proponowane zmiany. Uwag nie zgłoszono, uchwała została przyjęta jednogłośnie. Równie jednomyślnie podjęto uchwałę o rozszerzeniu składu Zarządu z 3 do 5 osób. To pokazuje, że wprowadzane zmiany zostały uznane przez członków Klubu za istotne i potrzebne.

I wreszcie gwóźdź programu – wybór nowych władz stowarzyszenia. Do Zarządu kandydowało 7 osób, zaś 5 do Komisji Rewizyjnej. Nad prawidłowym i sprawnym przebiegiem głosowania czuwała 3-osobowa komisja skrutacyjna pod przewodnictwem Jakuba Barciszewskiego. 42 uprawnionych do głosowania członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych dokonało wyboru nowych władz w następującym składzie:

### Zarząd KMPS (2008-2012):

Krzysztof Dostatni – Prezes

Łukasz Bandosz – Wiceprezes ds. organizacyjnych

Grzegorz Jakubowski – Wiceprezes ds. zabytków

Marcin Jurczak – Wiceprezes ds. informacji

Michał Błaszczuk – Skarbnik

### Komisja Rewizyjna (2008-2012):

Jan Gosiewski – Przewodniczący

Tomasz Gieżyński

Kamila Panasiuk

Podsumowując – pozostaje tylko życzyć nowym władzom, by wprowadzone zmiany usprawniły ich codzienną pracę i umożliwiły Klubowi dalsze rozszerzenie jego bogatej działalności. Niech Moc będzie z Wami!!!

## Startują linie turystyczne! Od zera do setki

Marcin Jurczak

Historia tramwajowej zerówki sięga roku 1999. Wtedy to na trasę wyjechał zabytkowy skład N+ND (oznaczony wówczas numerami 2602 i 2456). Po dwóch latach przerwy tramwajowa linia turystyczna powróciła w 2002 roku – od tego czasu corocznie pojawia się na ulicach miasta. Od 2005 roku towarzyszy jej autobusowa *setka*. Przy okazji odkurzono także niewątpliwą atrakcję turystyczną miasta – Kolejkę Parkową Maltanka – która powróciła do łask i stawiana jest w szeregu razem z liniami turystycznymi. W najbliższy weekend wszystkie trzy zainaugurują sezon 2008.

W porównaniu do ubiegłego roku nie zmieniła się taryfa biletowa. Na linii tramwajowej i autobusowej obowiązywać będą bilety jednorazowe i dzienne. Bilety jednorazowe obejmują: normalne (3 zł), ulgowe (2 zł) i rodzinne (8 zł), wszystkie trzy dostępne także w wersjach całodziennych (odpowiednio: 10, 5 i 20 zł). Będą to – wzorem lat ubiegłych - bilety ważne tylko i wyłącznie na liniach turystycznych MPK Poznań Sp. z o.o. Na Kolejce Parkowej Maltanka obowiązywać będą bilety za 4,5 zł (normalny), 3 zł (ulgowy) i 12 zł (rodzinny), ważne będą także bilety dzienne zakupione na liniach numer 0 i 100.

Podobnie jak w ubiegłym roku, będzie można kupić bilet rodzinny - dostępny jest w trzech wersjach: jako bilet jednorazowy na linię turystyczną 0 lub 100 (8 zł), jako bilet jednorazowy na Maltankę (12 zł) i jako bilet rodzinny całodzienny (20 zł). Cechą charakterystyczną biletu rodzinnego jest to, że umożliwi on podróżowanie do pięciu osób, w tym maksymalnie dwóch osób dorosłych.

### Nowa trasa zerówki

Zerówka kursować będzie w niedziele, odjeżdżając od 13.00 do 17.00, co godzinę, z ul. Gajowej.

Podczas kursów o 13.00 i 15.00 tramwaj pojedzie do zajezdni przy ul. Głogowskiej (gdzie będzie możliwość zwiedzenia ekspozycji Muzeum Komunikacji Miejskiej), a następnie przez Głogowską, Hetmańską, Reymonta, Przybyszewskiego, Dąbrowskiego, Kraszewskiego i Zwierzyniecką wróci do zajezdni przy ul. Gajowej.

Podczas kursów o 14.00 i 16.00 zerówka pojedzie do zajezdni przy ul. Madalińskiego – która w tym roku obchodzi 60. urodziny. Po krótkiej opowieści o historii i teraźniejszości obiektu, tramwaj wyruszy w dalszą drogę, by przez ul. 28 Czerwca 1956, Górną Wildę, Królowej Jadwigi, Jana Pawła II, Kórnicką, most św. Rocha, Podgórną, plac Wolności, Fredry, Roosevelta i Zwierzyniecką wrócić do zajezdni przy ul. Gajowej.

Podczas ostatniego kółka (o godz. 17.00) tramwaj ponownie zawita do Muzeum na terenie zajezdni



**Oprócz zerówkowych klasyków – składu N+ND i autobusu Jelcz O43 Caro, na inauguracji linii turystycznych pojawią się dwie stodwójki: Książę Kanciak (1) i Księżniczka Fiona (71).**

*Fot.: Marcin Jurczak, 15.05.2005*

Głogowska, a następnie przez Hetmańską, 28 Czerwca 1956, Górną Wildę, Królowej Jadwigi, Jana Pawła II, Kórnicką, most św. Rocha, Podgórną, plac Wolności, Fredry, Roosevelta i Zwierzyniecką wróci do zajezdni przy ul. Gajowej.

### Linia turystyczna nr 100

Autobus linii 100 odjeżdżać będzie z ul. Gajowej (sprzed zajezdni, będzie tu zatem możliwa przesiadka z tramwaju i na tramwaj), o tych samych godzinach co zerówka. Trasa przejazdu w porównaniu do ubiegłorocznej nie uległa zmianie, jest następująca:

GAJOWA – Sienkiewicza – Mickiewicza – Zwierzyniecka – św. Marcin – Marcinkowskiego – plac Wolności – 3 Maja – Ratajczaka – Krakowska – Kazimierza Wielkiego – most św. Rocha – Piotrowo – Berdychowo – Jana Pawła II – ŚRÓDKA/MALTANKA – św. Michała – Warszawska – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Wolnica – Marcinkowskiego – plac Wolności – 3 Maja – 27 Grudnia – Fredry – Kościuszki – św. Marcin – Zwierzyniecka – GAJOWA

### Maltanka

Od 19 kwietnia do 19 października kursować będą w tym roku pojazdy Kolejki Parkowej Maltanka. W soboty, niedziele i święta wąskotorowe wagony odjeżdżać będą ze stacji Maltanka (przy Rondzie Śródka) od 10.00 do 18.30 – co pół godziny. Kursy powrotne realizowane będą ze stacji Zwierzyniec, także co pół godziny: od 10.30 do 19.00. Podobnie jak w poprzednich latach, na trasie kolejki zobaczyć będzie można nie tylko lokomotywy spalinowe, ale także parowóz Borsig – pochodzący z 1925 roku.

**SERDECZNIE ZAPRASZAMY!**



## Najciekawsze wstrzymania styczniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**01.01. 55/1 1839.** Noworoczny nastrój udzielił się pasażerowi podróżującemu w stronę Dworca Autobusowego Rataje. W okolicach ul. Piwnej, używając młotka będącego na wyposażeniu autobusu, wybił prawą szybę przed II drzwiami – zapewne w ramach urozmaicania sobie i innym podróży. Kierowca wspólnie z jednym z pasażerów zatrzymał osobnika (brawa za wzorową postawę!) i dostarczył go na rondo Rataje, gdzie wezwano policję.

**02.01. 55/1 1801.** O 21.31 kierowca solarisa zgłosił do CNR brak możliwości wykonania manewru zawracania na pętli autobusowej Zalasewo Planetarna Gimnazjum. Przyczyną utrudnień były zaparkowane samochody osobowe. O 22.10 autobus (po wycofaniu przez pracownika Nadzoru Ruchu) powrócił na trasę. Po udroźnieniu przejazdu (sprawcy zdarzenia wrócili do swoich pojazdów i oddalili się) ruch wznowiono.

**03.01. 12/10 402.** Ponad 40 minut (10.01-10.42) stały tramwaje z powodu uszkodzonego wagonu 402. Przyczyną była usterka wagonu – brak sterowania. Wstrzymanie miało miejsce na ul. Królowej Jadwigi przy AWF-ie, w kierunku Starołęki. Uszkodzony tramwaj posiada reklamę, którą naklejono na śrubach mocujących osłonę ciągną tramwaju, same śruby zwalniające ciągną były natomiast zardzewiałe z powodu braku smarowania – to właśnie było przyczyną tak długiego wstrzymania. Ostatecznie tatrę zepchnął do zajezdni skład 116+115.

**07.01. linia 107.** O 6.41 kierowca autobusu linii 107 zgłosił do CNR brak możliwości wyjazdu z pętli Wiórek, z powodu hały śniegu. Od tego czasu pracownicy Działu Nadzoru Ruchu asekurowali wozy przy wyjeździe z pętli, aż do godziny 8.17, gdy usunęli hałdę, udrażniając przejazd. Na miejscu zdarzenia obecny był także sołtys Wiórka.

**07.01. 55/2 1842.** Prawie dwie godziny (17.38-19.33) trwało usuwanie autobusu zablokowanego na pętli Zalasewo Planetarna. W autobusie doszło do przerwania przegubu gumowego z prawej strony, a pojazd utknął w taki sposób, że każda próba wyprostowania groziła przytarciami do słupa ulicznego. Na miejscu interweniowało pogotowie techniczne, po zdarzeniu pętla posypana została także piaskiem (ze względu na znaczne oblodzenie). Po wyciągnięciu z potrzasku solaris pozostał na linii.

**13.01.** O 16.55 na ul. Hetmańskiej przed wiaduktem nad Drogą Dębińską nastąpiło uszkodzenie słupa sieci trakcyjnej. Wskutek zderzenia dwóch samochodów osobowych mercedes wpadł w torowisko, następnie odbił się od słupa i wyładował na prawym boku obok torów. Usterkę torowiska nie stwierdzono, po sprawdzeniu uszkodzonego słupa zezwolono na dalszy przejazd tramwajów. Na miejscu interweniowała Zakładowa Służba Ratownicza (w tym dźwig, który usunął pojazd), pogotowie ratunkowe (zabrało ranną pasażerkę volkswagena), Policja (winny ukarany mandatem) i Straż Pożarna. Sprzątanie skutków zdarzenia trwało do godz. 17.55.

**18.01. jazda próbna 186+185 vs 15/1 513.** Do groźnego zdarzenia doszło przy wjeździe na PST. Motorniczy z Modertransu wykonujący próbną jazdę składem 105Na – przekonany, że jedzie w stronę PST – najechał na przełożoną do jazdy na wprost zwrotnicę, czym doprowadził do zderzenia z jadącym w przeciwnym kierunku tramwajem linii 15. Po przyjeździe służb NN na miejsce stwierdzono przełożenie zwrotnicy do jazdy na wprost i załączoną blokadę. Skład 186+185 zjechał samodzielnie do zajezdni Głogowska, gdzie trafił także wóz 513, po wstawieniu w tory przez dźwig. Zdarzenie spowodowało prawie godzinną przerwę (11.28-12.20) w kursowaniu tramwajów na kluczowym dla komunikacji węźle oraz znaczne uszkodzenie wagonów. Rannych na szczęście nie było. W wagonie 513 zbite zostały dwie szyby boczne, przerysowana lewa burta od II członu do końca wagonu oraz rozdarte poszycie lewej burty ostatniego członu. W 186 zbita została szyba czołowa i przerysowana przednia burta. Winnym kolizji był motorniczy jazdy próbnej – ten sam, który miesiąc wcześniej cofając jazdę próbną składem 182+181 (Zwierzyniecka/Gajowa) doprowadził do przytarcia z samochodem ciężarowym zaparkowanym przy torowisku. Do godziny 13 ruchem na węźle kierowali pracownicy NN, uruchomiono też zastępczą komunikację autobusową.

**21.01. 13/4 290+291.** Kolejna pantografowa seria na trasie kórnickiej. O 15.50 usterkę pantografu zgłosił motorniczy linii 13/4. Zdarzenie miało miejsce na placu Bernardyńskim i spowodowało 25-minutowe wstrzymanie ruchu tramwajów w jednym kierunku. Na miejscu uszkodzenie pantografu zgłosiła także obsługa czterech kolejnych tramwajów: 16/1 508, 13/5 330+331, 5/2 118+117 i 5/3 108+109. Przyczyną uszkodzeń był pęknięty uchwyt ramienia wieszaka sieci przy skrzyżowaniu ul. Mostowej i Kazimierza Wielkiego. Tramwaje zjechały do zajezdni samodzielnie.

**22.01. 14/4 514.** Tego jeszcze nie było. Okazuje się, że do unieruchomienia wagonu Combino wystarczy... worek foliowy. Przy PST Aleja Solidarności wkręcona w pantograf sklepowa siatka unieruchomiła wagon 514. Artefakt usunięty został z wagonu przez pracowników Pogotowia Technicznego i po 19 minutach postoju (15.00-15.19) tramwaj mógł kontynuować jazdę w stronę zajezdni Głogowska.

**24.01. 68/7 1008.** O 16.10 CNR otrzymała zgłoszenie o pasażerze podróżującym autobusem... i groźącym kierowcy przewożoną przez siebie siekierą. Radiowóz NN niezwłocznie udał się na trasę przejazdu i zatrzymał autobus. Pasażer wysiadł z pojazdu i po krótkich negocjacjach oddał niebezpieczne narzędzie. MAN (bez strat w ludziach i sprzęcie) kontynuował podróż. Bezdolny pasażer oświadczył, że nie miał zamiaru nikomu robić krzywdy, ostatecznie zabrany został na Izbę Wyrzeźwień.

**24.01. 9/6 675.** Uszkodzona pompa zwrotnicy była przyczyną 10-minutowego postoju tramwajów zjeżdżających z Dębca do zajezdni w okolicach godz. 23.

Wyciek płynu spowodował brak możliwości normalnego przełożenia zwrotnicy. Motorniczowie poradzili sobie jednak po swojemu i za pomocą dwóch zwrotników przełożyli wajchę, umożliwiając zjazd do zajezdni wagonów tramwajowych, jeszcze przed przybyciem pogotowia torów.

**26.01.** Dzień pantografów na GTR-ze. O 7.19 zgłoszono wstrzymanie ruchu spowodowane zablokowaniem się linki pantografu o elementy klimatyzatora w wagonie 230 (1/6) przed przystankiem Os. Czecha (kierunek: ul. Żegrze). Po 10 minutach (ZSR odblokowała linkę) pojazd wznowił pracę na linii. O 9.17 w tym samym miejscu zablokowana linka uziemiła wagon 190 na linii 5/5, za którym we wstrzymaniu (z zablokowaną linką!) stał ponownie 1/6 230+229. O 15.27 wyjazd z tunelu na os. Lecha zablokowany został przez 16/1 (zjazd na S-1 przez GTR) – wagon 142, przyczyna: zablokowana linka pantografu. O 16.40 wstrzymanie ruchu tramwajowego (ul. Chartowo / Żegrze III) zapewnił... skład 230+229 na linii 1/6. Przyczyna – ta co zwykle.

**29.01. 73/1 1719 vs 111/x SU12.** O godz. 20.44 kierowca deskorolki zaparkował autobus na przystanku dla wysiadających na dworcu Śródka, zaciągnął hamulec ręczny, zwolnił blokadę drzwi... a pojazd odjechał, taranując solarisa Urbino z przedsiębiorstwa Warbus Sp. z o.o. W wyniku zdarzenia neoplan nabawił się pęknięcia przedniego pasa, stracił także obie szyby czołowe. W solarisie wgnieciona została pokrywa silnika, uszkodzona powłoka lakiernicza oraz zarysowana tylna szyba.

**30.01. 10/8 182+181.** Do wykolejenia *stopiątek* (pierwszy wózek wagonu 182) doszło na ul. 28 Czerwca 1956, na skrzyżowaniu z Hetmańską (wstrzymanie 6.34-6.50). Prawdopodobnie motorniczy najechał na niedolegającą iglicę zwrotnicy, co spowodowało wykolejenie. Przyczyną niedolegania zwrotnicy był natomiast wyciek z pompy oleju hydraulicznego. Tramwaj wstawiono w tory za pomocą dźwigu, bez wyłączenia napięcia w sieci. Do czasu naprawy zwrotnicę zablokowano w pozycji „na wprost”.

### Z archiwum niskiej podłogi

Cieszy niewielka ilość usterek wagonów niskopodłogowych. Oby ta pozytywna tendencja trwała jak najdłużej!

#### Tatra RT6N1

Trzykrotnie nawalały w tym miesiącu tatry. Oprócz konkretnej awarii 402 z 3.01, zanotowano usterkę wózka C w wagonie **404 (12/1, 15.01)** i brak rozruchu w wozie **408 (12/3, 20.01)**. W pierwszym przypadku po 14-minutowym wstrzymaniu wagon zjechał samodzielnie do zajezdni, w drugim – po 15 minutach postoju doczołgał się do os. Sobieskiego, gdzie został odstawiony do holowania.

#### Siemens Combino


Dwukrotnie awariom ulegały (oprócz feralnego worka i pantografów – spowodowanych przyczynami zewnętrznymi) wagony Combino. W dniu **25.01** 8 minut wstrzymania zapewnił wóz **508 (14/4)**, a **27.01** – 10 minut – **511 (14/2)**. W obu przypadkach przyczyną przestoju była usterka drzwi – drugich (511) i trzecich (508). Tramwaje zjechały do zajezdni samodzielnie.





**09.01. 52/3 1902 vs 13/5 250+249.** Do zderzenia tramwaju z autobusem doszło na rondzie Rataje. Neoplan zmierzał w stronę dworca autobusowego, tramwaj zjeżdżał z ronda w stronę Kórnickiej. W wyniku zderzenia wykolejeniu uległ I wózek i druga oś II wózka wagonu 250 (pantograf poza siecią trakcyjną, ale bez uszkodzenia sieci). Autobus został zepchnięty z drogi i zatrzymał się w torowisku. W wyniku zdarzenia poszkodowanych zostało 7 pasażerów, motornicza po opatrzeniu w szpitalu została zwolniona do domu. Skład 250+249 zepchnęła do zajezdni 4/2 252+251, autobus zabrał holownik. W wyniku zdarzenia przez ponad godzinę (6.43-7.49) zablokowany był zjazd z ronda w stronę Kórnickiej (w obu kierunkach), tramwaje i ruch kołowy kierowano objazdami. Fot.: 3\*Marcin Jurczak

## Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Marcin Jurczak

 29 marca ruszyły prace na torowisku tramwajowym pomiędzy Traugutta i Dębciem. Z tego powodu zmienionymi trasami kursują tramwaje linii 2, 9 i 10, uruchomiono także autobusową komunikację zastępczą. Dwójka została skrócona do rynku Wildeckiego (gdzie zawraca na ciaśniejszym łuku, 100% obsługi tej linii przejął wydział S-2), linie 9 i 10 kończą bieg na terenie zajezdni przy ul. Madalińskiego. Na *zatrzmawajach* uwijają się ikarusy – ze względu na zły stan nawierzchni na trasie objazdowej nie zdecydowano się na wysłanie tam autobusów niskopodłogowych.

 Nadal nie widać moderusów Alfa, które miały rozpocząć kursowanie po mieście najpierw przed świętami (Bożego Narodzenia 2007 r.), potem do końca lutego. Składy będą dwa: jeden pomalowany klasycznie, drugi w faliste wzorki – ten ostatni, z racji ubarwienia, został już przez miłośników ochrzczonej jako Moderus Fallus. 7 kwietnia na Gajową przyjechał pierwszy Fallus. Poza tym w Modertransie nocują m.in.: 513 (powypadkowy, więcej w archiwum T) i 400 (status nieznany). Do Modertransu zawitał także quasi-histeryczny skład 194+193, w którym (prawdopodobnie wskutek nieprawidłowego przycięcia i zamocowania) popękały laminaty. Warto dodać, że resztki turkusowego wykończenia wykorzystanego w 102Na 71 zużywane są do łatania wagonów GT8. Taki design pulpitu pojawił się m.in. w 677.


 Wagon pochodzący z Dusseldorfu sukcesywnie wyposażane są w blokadę jazdy obejmującą pierwsze drzwi (połówka dostępna dla pasażerów). Dotychczas (od 1996 roku, zatem przez prawie 12 lat!) wyłączona z blokady połówka drzwi nikomu nie przeszkadzała, teraz rozpoczęto akcję przerabiania wszystkich wagonów. Niestety chałupnictwo zwyciężyło: drzwi podpięte zostają pod blokadę, nie są natomiast podłączane z brzęczykiem i kontrolką „odjazdu”. Efekt jest taki, że wóz z otwartymi



 W dniach 27.02-01.03 po mieście kursował nietypowy skład tramwajowy. Do eNa 602 podpięta została lorka (2064, własność Modertransu), z zaparkowanym fiatem 500. Do nietypowej kampanii reklamowej skład wynajął jeden z poznańskich dealerów Fiata.


Fot.: Marcin Jurczak



 W dniu 31 marca uroczystie podpisano umowę na dostawę do Poznania autobusu Solaris Urbino 18 Hybrid. Pojazd o podwójnym napędzie pojawi się na poznańskich ulicach jesienią – będzie to pierwszy tego typu autobus w Polsce. Więcej o hybrydzie Solarisa – już wkrótce w Przystanku.

Fot.: Marcin Jurczak

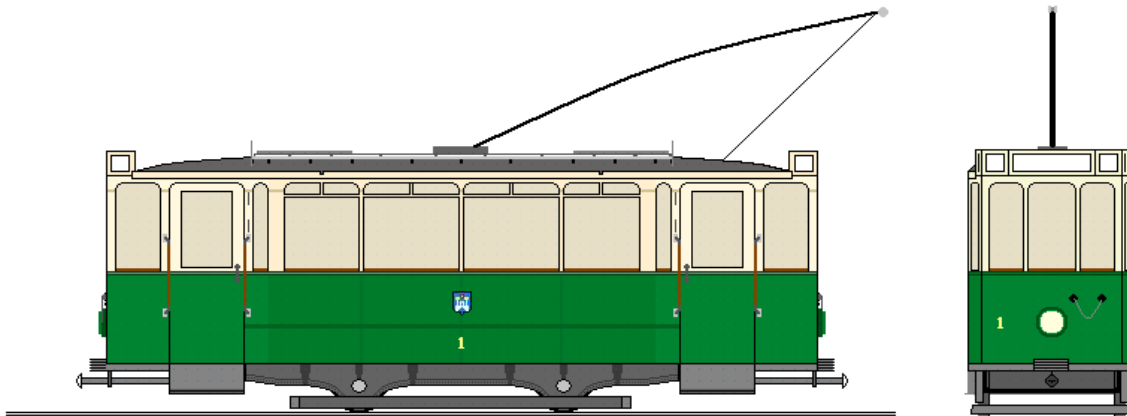
pierwszymi drzwiami (gdy reszta jest zamknięta i zablokowana) pokazuje na pulpicie gotowość do odjazdu... po czym wybija wyłącznik nadmiarowy, gdy motorniczka spróbuje wagonem ruszyć. Akcja podpinania pierwszych drzwi pod blokadę jazdy dotyczy zarówno zajezdni Madalińskiego, jak i zajezdni Gajowa.

 Cztery MAN-y, które dotarły do MPK Poznań, są malowane w barwy przewoźnika – a wraz z nimi także rodzynek – NM223 1401. Ex-Forbusy od dotychczas posiadanych MAN-ów odróżniają się m.in. pomarańczowymi wyświetlaczami diodowymi. Wozy tego przewoźnika uchodzą zwyczajowo za dobrze utrzymane i porządnie serwisowane – trzymamy kciuki za ich bezproblemową eksploatację. Logicznie postąpiono przy numerowaniu nowo zakupionych pojazdów. Autobusy z Bydgoszczy otrzymały kolejne numery po dotychczasowych MAN-ach NL283 (czyli seria ta to obecnie 1065-69), Zagozda – przed dotychczasowymi numerami NL223 (co daje przedział numeracyjny 1050-1064 dla NL223). Podczas niedawnych Drzwi Otwartych w Centrum Autobusów Używanych w Sadach można było zaobserwować także kilka innych ex-Forbusów – trzy MAN-y NL283 i cztery MAN-y Lion's City (NL263) – wszystkie z rocznika 2005.

Nowy numer	Poprzedni numer	Poprzedni właściciel	Rok produkcji
1067	26	Forbus Bydgoszcz	2005
1068	25	Forbus Bydgoszcz	2005
1069	27	Forbus Bydgoszcz	2005
1050	044	PPHU Henryk Zagozda	2004

## Zdobycze wojenne – wagony ze Szczecina Na torach – Bremen

Jędrzej Nowak



Rys. Jędrzej Nowak

Siemens (wagony nr 1-3 i 7-8) i AEG (wagony nr 4-6). Pojemność wozów o numerach 1-6 wynosiła 20 miejsc siedzących i 23 stojące, natomiast wagony 7 i 8 posiadały 22 miejsca siedzące i 38 stojących.

Wagony typu Bremen, znane też pod oznaczeniem S<sub>1</sub>, pojawiły się w Poznaniu po II Wojnie Światowej – w dość ciekawych okolicznościach. Pierwszy powojenny prezydent Szczecina, inż. Piotr Zaremba, zdecydował się sprzedać niewykorzystaną nadwyżkę taboru. Sytuacja ta była spowodowana zniszczeniami infrastruktury tramwajowej w mieście. Stan techniczny tych pojazdów był dobry. Uniknęły one poważniejszych zniszczeń dzięki odstawianiu ich na noc poza zajezdnią, na przystankach końcowych. Prezydent Zaremba był z pochodzenia poznaniakiem – dzięki temu znał trudną sytuację taborową miasta. To sprawiło, że podjęto decyzję o zaferowaniu tych tramwajów właśnie Poznaniowi. Umowa sprzedaży została podpisana 14 grudnia 1945 roku. Nie obyło się bez zarzutów prasy wobec szczecińskiego prezydenta, związanych z tą transakcją – zarzucano mu propoznańskie zachowanie. Z drugiej strony warto pamiętać, że zyski otrzymane ze sprzedaży tych tramwajów pozwoliły wypłacić zaległe pensje szczecińskim tramwajarzom.

Tytułowe tramwaje wyprodukowano w latach 1925-1926 w fabryce wagonów w Dessau (wagon nr 1) oraz w Nordwaggon w Bremie (wagony 2-8). Wozy tego typu posiadają klasyczną dwuosiową konstrukcję o zamkniętych pomostach i jednoskrzydłowych drzwiach. Aparaturę elektryczną wyprodukowały firmy

ny skierowano do remontu, w ramach którego przystosowano je do poznańskich warunków, jak również naprawiono niewielkie uszkodzenia powstałe podczas ostatnich dni wojny. W ramach przystosowania do poznańskiej infrastruktury wymieniono pantografy nożycowe na rolkowe. Zdemontowano kierunkowskazy – poznańskie tramwaje takowych wówczas nie posiadały, wymieniono sprzęgi Alberta na używane u nas talerzowe, a także przemalowano wszystkie pojazdy z kremowych barw szczecińskich na barwy poznańskie – kremowo-zielone.

Bremeny zadebiutowały w Poznaniu 2 lutego 1946 r. na mocno obciążonej linii nr 4. Ich kariera w MPK Poznań nie trwała jednak długo – już w latach 1959-1961 oddano na złom dwa wagony, a pozostałe 6 sztuk przekazano na potrzeby szkoleniowe.

Do dnia dzisiejszego dnia w Poznaniu nie zachował się ani jeden egzemplarz tego typu. Do dziś można je jednak spotkać w Szczecinie, gdzie jeden z nich wyremontowano jako historyczny, a pozostałe pełniły do niedawna funkcje wozów gospodarczych. Obecnie są one odstawione na terenie przyszłego muzeum komunikacji w dawnej zajezdni Niemierzyn.

### Bibliografia:

- *Tramwaje w Poznaniu*, Piotr Dutkiewicz, Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2005
- <http://www.mkm.szczecin.pl/>

### 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.

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

### Podstawowe dane wagonów typu S<sub>1</sub>

Producent	Fabryka wagonów w Dessau Nordwaggon Bremen
Wymiary (dł./szer./wys.)	8 900 / 2 150 / 3 060 mm
Liczba osi / wózków	1 / 1
Liczba silników / moc łączna	2 / 2*43 (Siemens) i 2*45 (AEG) kW
Lata produkcji	1925-1926
Lata dostaw	1946
Ilość dostarczonych	8 sztuk
Zakres numeracji	1-8