

## Pożegnanie autobusów DAF MB200 w Poznaniu Siedemnaście lat *żółtków*

*Marcin Jurczak*

Historia autobusów DAF w Poznaniu sięga roku 1991. Wtedy to w darze od rządu Holandii Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne otrzymało 29 pojazdów. Choć niepozbawione wad, zysały sympatię pasażerów, a z racji nietypowych rozwiązań technicznych stały się także obiektem kultu komunikacyjnych hobbystów. Nic jednak nie trwa wiecznie i już wkrótce autobusy DAF MB200 przejdą do historii. Z tej okazji Klub Miłośników Pojazdów Szynowych przy współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Poznaniu Sp. z o.o. zorganizował nocną imprezę komunikacyjną jednym z ostatnich autobusów DAF.

Dwadzieścia dziewięć autobusów DAF rozpoczęło służbę na liniach komunikacyjnych miasta Poznania w 1991 roku. Były darem od rządu Holandii. Pojazdy nie były wozami nowymi – miały za sobą już kilka lat służby w Utrechcie – ich stan techniczny był jednak bardzo dobry. Na początku lipca 1991 DAF-y wyruszyły na trasy. Pojazdy zachowały zachodnioeuropejskie barwy, a żółty kolor stał się ich elementem rozpoznawczym. Przez lata DAF-y pojawiły się na wielu liniach komunikacyjnych;

początkowo obsługiwały pospieszne A, B i C, a po ich reorganizacji zaczęły pojawiać się coraz częściej na innych trasach obsługiwanych przez macierzystą zajezdnię. Obecnie widywane są przede wszystkim na liniach nocnych... i wożąc najróżniejsze wycieczki. W eksploatacji pozostają ostatnie trzy DAF-y. Wozy o numerach 1931 (ex 1211) i 1933 (ex 1218) pełnią normalną służbę liniową, wóz 1934 (ex 1222) przechodzi obecnie naprawę. Warto dodać że to właśnie dawny wóz 1222 jest jedynym, który zachował oryginalne żółte malowanie.

Okolicznościowy przejazd rozpoczął się na Dworcu Głównym. To właśnie stąd, z kilkuminutowym opóźnieniem (ok. 21.50), holenderski autobus wyruszył w nietypową tej nocy trasę. Pierwszy postój miał miejsce na ul. Nad Wierzbakiem – na tle zabytkowego wiaduktu kolejowego, następnie zielono-żółty DAF dotarł na pętlę Gołecin (do 1997 roku kończyła tu trasę linia 64). Po krótkim postoju (i oswojeniu się uczestników imprezy z pierwszymi kroplami deszczu) autobus pojechał w dalszą drogę, zahaczając o pętle: Literacka, Strzeszyn i Podolany. Kulminacyjnym momentem



Pętla Szarych Szeregów. Pamiątkowe zdjęcie uczestników nocnego przejazdu autobusem DAF MB200 1931 – wraz z liniowym 83/11 1933. W imprezie uczestniczyło ponad 30 osób.

*Fot.: Marcin Jurczak*

imprezy był fotostop na pętli Szarych Szeregów. Nastąpiło tu spotkanie z *dolewką* 83/11, obsługiwaną tej nocy... autobusem DAF MB200 1933. Nie mogło zabraknąć grupowego zdjęcia uczestników imprezy, a z wrażenia aż zapomnieliśmy do pamiątkowego zdjęcia zabrać specjalnie przygotowanych, okolicznościowych tablic...

Z pętli na ul. Szarych Szeregów pojechaliśmy w stronę Radojewa (zahaczając jeszcze o Morasko), gdzie na fotostop przypadkowo załapał się także solaris linii 188. Po powrocie do centrum i krótkim fotostopie na Towarowej (z nieba lało się już całkiem konkretnie, co sprytniejsi fotografowali zatem bezpośrednio spod tramwajowej wiaty), pognaliśmy w stronę Górczyna na fotostop z jelczem M11 linii 249/1 (w tej roli wystąpił wóz 1445). Jako że przejeżdżaliśmy ul. Głogowską, nie mogło zabraknąć krótkiego postoju z kościołem pw. Matki Boskiej Bolesnej w tle. Od początku do końca imprezy nad bezpieczeństwem fotostopów czuwała Grupa Szybkiego Reagowania KMPS, goniąca DAF-a swoim własnym „radiowozem”.

Z Górczyna imprezowy DAF pojechał bezpośrednio na os. Dębina, gdzie zaplanowany był fotostop z jedynym kursującym tego weekendu ikarusem 260.04 o numerze 1938 (1936 był chwilowo odstawiony). Przed godziną 1 w nocy nasz DAF-ik pozował do zdjęcia na moście św. Rocha. Na Dworcu Autobusowym Rataje obok DAF-a pojawił się neoplan N4009 o numerze 1901. Później była szybka przejażdżka pod Cinema City Kinopolis, a w drodze na Pustą – konkretna ulewa. Na Pustej obok 1931 zameldował się jedyny ikarus 280.26 kursujący na liniach nocnych – 1953 –



**Miłośniczy przejazd... to i za kierownicą miłośnik. Niełatwego zadania opanowania grupy pasjonatów podjął się kolega Darek Berger.**

Fot.: Marcin Jurczak

ze znanym z dynamicznej jazdy kierowcą o pseudonimie Autostrada. 1953 to jedyny *patataj* wyposażony w monitoring – pozostałe wozy tej serii pojawiają się na *nockach* wyłącznie w sytuacjach awaryjnych. Gdy przegubowy 233/1 odjechał, podjechaliśmy na Mogileńską, by ponownie spotkać się z 1933, obsługującym tej nocy 241/1. Drugi DAF nie miał dla nas zbyt wiele czasu – tej nocy linia 241 kursowała objazdem, co wydłużało nieco czas przejazdu – po szybkim fotostopie wóz 1933 odjechał więc w stronę Starołęki.

Konkretnie rozpadało się w okolicach Katedry – co ambitniejsi zdecydowali się jednak na pozostanie na powietrzu i zrealizowanie fotograficznych planów. Na Gwarnej czekał na nas Warzywko swoim N21/2 669. Po centrum nastał czas na odwiedzinę na os. Sobieskiego (na 248/1 kursował tej nocy neoplan N4016 1506) i os. Batorego. Ze względu na fatalną pogodę nie udało się niestety zrealizować grilla, a uczestnicy zadowolić się musieli suchym prowiantem lub – zdobytym wcześniej w centrum – kebabem. Po bonusowej wizycie na ławicy DAF odwiózł najbardziej wytrwałych fanów autobusów do centrum, by udać się na zasłużony wypoczynek.

*Choć pogoda zrobiła nam mocno na złość, impreza okazała się niezwykle udana. Dzięki rozplanowaniu fotostopów możliwe było uwiecznienie na kliszach i matrycach ginących gatunków autobusów wysokopodłogowych i przyjemne spędzenie kilku godzin w gronie autobusowych hobbystów. O tym, że takie imprezy są potrzebne może świadczyć frekwencja – na listę uczestników nocnego przejazdu wpisało się ponad 30 osób – podsumował Mateusz Halaburda, koordynator nocnego przejazdu z ramienia KMPS.*

**Organizatorzy imprezy pragną serdecznie podziękować Dyrekcji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o. za umożliwienie zorganizowania imprezy.**

**Szczególne podziękowania kierujemy w stronę p. Marka Wrześniewskiego z wydziału A-1 – za nieocenione wsparcie podczas przygotowań do okolicznościowego przejazdu.**



**Z okazji 160 lat kolei w Poznaniu, serdecznie zapraszamy na okolicznościową imprezę komunikacyjną w dniu 10 sierpnia 2008.**

**W programie m.in.:**

- przejazdy drezynami,
- okolicznościowa linia tramwajowa,
- przejazd pociągu retro.

**SERDECZNIE ZAPRASZAMY!**

**Więcej informacji:**

[www.tpwp.pl](http://www.tpwp.pl) / [www.kmps.org.pl](http://www.kmps.org.pl)



## Firma Modertrans wygrała przetarg na modernizację wagonów dla ZKM Gdańsk Z Dortmundu – przez Poznań – do Gdańska

Robert Bartkowiak

ZKM Gdańsk już od pewnego czasu myśli nad odmłodzeniem swojego taboru tramwajowego oraz pozbyciem się najbardziej wyeksploatowanych wagonów typu 105N, które do dnia dzisiejszego są królami szyn w Grodzie Neptuna. Efektem polityki gdańskiego przewoźnika stał się zakup dwóch wagonów N8C z Dortmundu, które do Gdańska dotarły na początku 2007 roku. Pojazdy te otrzymały numery taborowe 1133 (ex. 133) oraz 1140 (ex. 140), a ich nowym domem stała się zajezdnia tramwajowa na Wrzeszczu. *Dortmundy* od razu przemaalowano na charakterystyczne gdańskie barwy – czerwień i krem. Obecnie obsługują one głównie linię tramwajową nr 1 w relacji: Chełm Witosa – Hucisko. Dzieje się tak ze względu na nachylenie terenu (nieprzeciętnie długi podjazd) na nowej trasie tramwajowej na Chełm, oddanej do użytku w grudniu ubiegłego roku – gdzie wydano kategoryczny zakaz wjazdu wagonów 105Na/NCh. W listopadzie 2007 roku, po ogłoszeniu wyniku przetargu, z przedstawicielami przedsiębiorstwa z Dortmundu – Dortmund Stadtwerke AG – podpisano umowę na dostarczenie do końca 2011 roku kolejnych wagonów N8C, tym razem na rekordową liczbę 44 sztuk. Tym samym ZKM Gdańsk wzbogaci się w najbliższych latach o kilkadziesiąt używanych wagonów. Gdański wagon o numerze bocznym 1133 był też na krótko wypożyczony przez MPK Kraków – gdzie przewoźnik potrzebował taboru dwukierunkowego na czas remontu torowisk. Na ten czas Gdańsk otrzymał do dyspozycji wagon Bombardier NGT6 2018 (pochodzący z drugiej dostawy) w celu zapewnienia sprawnej obsługi linii nr 1.

### Po co modernizować?

Od początku było wiadomo, że wagony N8C są kompletnie nieprzystosowane do polskich warunków przewozowych. Duża ilość miejsc siedzących sprawia, że w Gdańsku nie spełniają one prawidłowo swojego zadania. W Niemczech każdy pasażer musi zostać dowieziony do celu na miejscu siedzącym, w komfortowych warunkach, co ma się nijak do transportu publicznego w Polsce – tu liczy się ilość przewiezionych osób, która powinna być relatywnie jak największa. Dotkliwie odczuwany jest brak drzwi w środkowym członie wagonu, co – szczególnie w połączeniu z dużą ilością siedzeń – znacznie utrudnia wymianę pasażerów na przystankach. Są to najważniejsze powody podjęcia przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku decyzji o modernizacji zakupionych wagonów w celu przystosowania ich do gdańskich warunków przewozowych.

### Do dwóch razy sztuka...

Przetarg na modernizację wagonów N8C gdański przewoźnik ogłosił na początku marca bieżącego roku, jednak nie udało się go rozstrzygnąć. Wszystko to za sprawą protestu złożonego przez Fabrykę Pojazdów Szynowych, który spowodował unieważnienie postępowania przetargowego. Firma zarzuciła Zakładowi Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, iż nie działa on



**Wagon N8C – jeszcze przed modernizacją. Tabor ZKM Gdańsk zasili łącznie 46 helmutów. To pierwszy tramwajowy demobil w Trójmieście.**

Fot.: Robert Bartkowiak, 1.02.2008

według zasady „fair play” i faworyzuje konkretne firmy biorące udział w przetargu. Zakwestionowanym przez FPS warunkiem w specyfikacji przetargowej był wymóg posiadania przez wykonawcę odpowiedniego doświadczenia – każda z firm biorących udział w przetargu musiała wykazać wykonanie w ciągu trzech ostatnich lat modernizacji tramwajów o łącznej wartości minimum 10 mln złotych brutto. Po tych przygodach ZKM Gdańsk ogłosił drugi przetarg na modernizację wagonów N8C, który przebiegał już bez większych problemów. Jego zwycięzcą okazała się – ku zaskoczeniu wszystkich – poznańska firma MODERTRANS POZNAŃ Sp. z o.o., która pokonała dwie oferty: Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Łódź Sp. z o.o. oraz Fabryki Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. Żadna z firm nie oprotowała wyniku przetargu.

### Do roboty!

Firmę Modertrans Poznań czeka ogrom zadań do wykonania przy każdym z 46 wagonów. Głównym przedmiotem zamówienia jest modernizacja trójczłonowych wagonów tramwajowych dwukierunkowych typu N8C. Polegać ona będzie na zmianie członu środkowego na niskopodłogowy wraz z dodatkowymi drzwiami oraz wprowadzenie nowego designu przednich ścian, z przemaalowaniem wagonu w gdańskie barwy. Kolejno dostarczane tramwaje powinny być identyczne w szczególności pod względem konstrukcyjnym, parametrów technicznych i wyposażenia. Konstrukcja oraz rozwiązania zastosowane przy modernizacji powinny gwarantować co najmniej piętnastoletnią eksploatację tramwaju, bez konieczności wykonania naprawy głównej pojazdów. Wykonawca zlecenia musi także wziąć pod uwagę warunki eksploatacji pojazdów czyli to, że tramwaje nie będą garażowane – ich postój przewidziany jest na zewnątrz – oraz warunki klimatyczne Gdańska, tj. dużą wilgotność powietrza.

**Z nowym członem...**

Pudło części środkowej niskopodłogowej musi być wykonane w formie konstrukcji metalowej ze stali o podwyższonej odporności na korozję, z zabezpieczeniem antykorozyjnym na piętnaście lat. Poszycie zewnętrzne wagonu musi być wykonane również z materiału o zwiększonej odporności na korozję, z uwzględnieniem mycia zewnętrznego w myjni mechanicznej, z użyciem środków myjących. Przy budowie członu dopuszcza się wykorzystanie istniejących elementów przegubów łączących wagony. Pudło części niskopodłogowej powinno posiadać dwie pary drzwi odkładanych na zewnątrz lub odskokowo-przesuwanych (minimalna szerokość drzwi – 1300 mm), po jednej na każdej ścianie bocznej wagonu, posiadające takie same zabezpieczenie jak pozostałe drzwi znajdujące się w wagonie. Wagony N8C otrzymają nowy, całkowicie zmodyfikowany przód o nowoczesnym i atrakcyjnym wyglądzie – wykonane z elementów kompozytowych. Równocześnie musi zostać utrzymana wysoka odporność na skutki kolizji oraz wskaźnik gotowości technicznej wraz z możliwością szybkiej wymiany części czołowej wagonu, bez potrzeby kierowania wagonu do zakładu remontowego. Zderzaki w tramwaju muszą być umieszczone na wysokości analogicznej do taboru tramwajowego już eksploatowanego przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Powód: konieczność zapewnienia możliwości współpracy zderzaków w trakcie kolizji tramwajów. Odległość dolnej krawędzi zderzaka do przestrzeni główki szyny musi mieścić się w granicach od 660 do 760 mm, uwzględniając zużycie obręczy kół tramwaju. Tylne i przednie sprzęgi wagonowe muszą być wykonane jako składane, niewystające w pozycji złożonej poza pudło wagonu. Dostarczeniem sprzęgów zajmie się Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Wózki nie podlegają remontowi i podczas wykonywania modernizacji należy zastosować wózki oryginalne.

**... i bajerami**

W części niskopodłogowej pojazdu musi znajdować się wolna przestrzeń przeznaczona dla wózków inwalidzkich oraz wózków dziecięcych. W tym obszarze należy umieścić przycisk, który służyć będzie do powiadomienia motorniczego o wysiadaniu pasażera. Podobny przycisk należy umieścić przy drzwiach (tych znajdujących się w członie niskopodłogowym) – ma on informować o chęci wejścia do pojazdu. Poręcze i uchwyty muszą być tak rozmieszczone, by zapewnić wszystkim pasażerom utrzymanie równowagi w czasie jazdy. Nie powinny one różnić się niczym od tych zastosowanych w skrajnych członach. Natomiast krawędzie stopni i występów w podłodze powinny być widoczne i odpowiednio oznakowane – kolorem wyraźnie jaśniejszym od tła. Siedzenia w całym wagonie zostaną wymienione na nowe, o jednakowej kolorystyce, typie i wyłożeniu miękkim, wandaloodpornym, o zawartości co najmniej 60% wełny w tkaninie. Kolorystyka ścian bocznych i sufitu w członie niskopodłogowym musi być dopasowana do kolorystyki pozostałej części wagonu (nie będzie turkusa!). Mały lifting przejdzie również kabina motorniczego. Wiąże się z tym chociażby zmiana kształtu ściany czołowej, która musi zapewniać prowadzącemu pojazd dobrą widoczność w każdych warunkach. Dopuszcza się zastosowanie nowych elementów wyposażenia kabiny motorniczego takich

jak: pulpit, szafki, lusterka lub system kamer zewnętrznych, system wycieraczek dopasowanych do nowej szyby czołowej. Nowy pulpit musi być estetyczny i ergonomiczny. Jedna z kabin ma być wyposażona w klimatyzator, nowe fotele znajdują się w obu kabinach motorniczego. Wewnątrz wagonów zostanie zamontowany system kamer. Muszą one być rozmieszczone po 2 sztuki w każdym członie (po przekątnej, czyli w sumie 6 kamer na pojazd) oraz jedna kamera umieszczona w kabinach z polem obserwacji na torowisko. Standardowo wagony zostaną wyposażone w sześć sztuk kasowników oraz elektroniczne tablice informacji pasażerskiej.

**N8C a Modertrans?**

Firma Modertrans już nie raz pokazała, że zdarza jej się niedotrzymywanie terminów. Przykładem tego są poznańskie wagony Moderus Alfa, które na ulice naszego miasta miały wyjechać już w lutym bieżącego roku. Potem mówiło się o prezentacji pierwszego składu w zajezdni przy ulicy Głogowskiej na początku lub w połowie czerwca. Obecnie mamy sierpień, a wagonów jak nie było, tak nie ma i w sumie nawet nie wiadomo, kiedy nastąpi ten jakże doniosły moment (chodzi o składy: 140+141, 150+151, 152+153, 226+225, 272+273, 336+337). Nie dokończono jeszcze naszych 12 wagonów (sześć składów), a tymczasem firma zajmie się w tym roku (według planu) sześcioma wagonami N8C. Na przeprowadzenie modernizacji każdego wagonu firma Modertrans ma zgodnie z umową 90 dni od chwili jego przyjazdu do Poznania. Za każdy dzień zwłoki w dostawach do Gdańska są przewidziane kary umowne.

**113 już w Poznaniu!**

Do Poznania dotarł już pierwszy wagon, który przejdzie „małą” metamorfozę. Jest to wagon N8C o numerze taborowym 113 (w Gdańsku otrzyma zapewne numer 1113). Jego rozładunek odbył się 23 czerwca w zajezdni tramwajowej przy ulicy Fortecznej. Niemało zamieszania narobił sprzęg Scharfenberga, w który wyposażony był wagon (tego typu sprzęgi są powszechnie stosowane w Niemczech). Uniemożliwiło to zaholowanie tramwaju w tym samym dniu do zajezdni przy ulicy Gajowej. Tymczasem Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku ściągnął do siebie kolejny wagon N8C o numerze bocznym 125, w celu obsługi trasy tramwajowej na Chełm. Wagon 114 również trafił bezpośrednio do Trójmiasta, by – jeszcze przed przerobieniem na Moderusa Beta – służyć mieszkańcom. Jest to spowodowane tymczasowym brakiem miejsca w halach firmy Modertrans. Na transport do Poznania oczekuje także wagon 110.


**Dane techniczne wagonów N8C:**

Długość:	25 900 mm
Szerokość:	2 330 mm
Wysokość:	3 650 mm
Prędkość maksymalna:	70 km/h
Masa:	ok. 36 t
Miejsc siedzących:	54
Miejsc stojących:	172
Liczba / moc silników:	2 / 150 kW
Liczba modernizowanych wagonów (rok):	6 sztuk (2008) 24 sztuki (2009) 16 sztuk (2010)


## Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Mateusz Halaburda





 W pierwszej połowie lipca odnowiono malowanie wagonu 685. Efekt jest tym cenniejszy, że nie było to kosztowne malowanie, a wyłącznie wyprawki, przeprowadzone własnymi siłami przez wydział S-2. Warto dodać, że prace wykonane zostały bardzo solidne – czego efektem jest znaczne poprawienie estetyki pojazdu. Wóz o numerze 685 (ex 2757) to ostatni wagon GT8 w oryginalnym malowaniu Rheinbahn Duesseldorf. Do Poznania trafił został jako jeden z partii dziesięciu GT8 dostarczonych z Duesseldorfu w roku 2003 (w Poznaniu otrzymały numery: 683-692). Obserwacje zebrane w ciągu pierwszych tygodni eksploatacji „odnowionego” *helmuta* potwierdziły, że kremowo-czerwone malowanie robi na pasażerach, przechodniach i kierowcach duże wrażenie. Wagon 685 ze względu na dobry stan techniczny i oryginalne malowanie planowany jest na zachowanie (docelowo) jako wóz historyczny. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych będzie czynił starania o stopniowe przywracanie oryginalnych elementów tego pojazdu oraz zapewnienie stałej (miłośniczej lub nie) obsługi motorniczych.



Fot.: Marcin Jurczak, 18.07.2008




 Od początku lipca wydział A-3 obsługuje linię 87 we wszystkie dni tygodnia. Dotychczas w weekendy na tej linii można było spotkać *pszczółki* z Warszawskiej. Na linii 68 w dni robocze można zaobserwować jedną brygadę obsługiwaną przez wydział A-1.


 Od 7 lipca autobusy zjeżdżające do zajezdni przy ulicy Warszawskiej w godzinach 17-20 obsługują ruch pasażerski po trasie autobusu „Za Tramwaj” od przystanku Rondo Śródka do Mogileńskiej.




  W związku z organizacją koncertu Nelly Furtado na Malcie w dniu 11 lipca zawieszono zostało kursowanie Kolejki Parkowej Maltanka. Ponadto uruchomiono dodatkową linię tramwajową D, kursującą na trasie: rondo Kaponiera – most Dworcowy – Królowej Jadwigi – rondo Rataje – Jana Pawła II – rondo Śródka – Wyszyńskiego – Estkowskiego – plac Wielkopolski – 23 Lutego – Fredry – Roosevelta – rondo Kaponiera. Obsługę dodatkowej

linii zapewnił wydział S-3. Na D/1 kursował skład 248+247, natomiast na D/2 294+295. Warto dodać, że oba składy wyposażone zostały w tarcze dachowe. Wydział A-1 uruchomił dwa autobusy na specjalnej linii D, kursującej spod Parkingu Buforowego Chwaliszewo do Mogileńskiej. Autobusy zatrzymywały się na przystankach Małe Garbary oraz Novotel. Linie dodatkowe kursowały w godzinach 16-20 oraz bezpośrednio po wcześniejszym zakończeniu koncertu, spowodowanym złymi warunkami atmosferycznymi. Autobusy linii D po koncercie zatrzymywały się dodatkowo na przystanku Rondo Śródka.


  12 lipca odbyła się powtórka koncertu Nelly Furtado. Od godziny 11 zawieszono kursowanie Kolejki Parkowej Maltanka. W godzinach 16-18 oraz bezpośrednio po zakończeniu koncertu kursowały dodatkowe linie tramwajowe i autobusowe D na tej samej trasie co dnia wcześniejszego. Obsługę linii tramwajowej D zapewnił wydział S-1 przy pomocy rezerwy czynnej z Górczyna oraz z Głogowskiej.


   W związku z koniecznością podbijania torowiska w ciągu ulicy Zamenhofs od ronda Rataje do ronda Starołęka w dniach 12 i 13 lipca tramwaje linii 4, 7, 12 i 13 kursowały zmienionymi trasami. Linie 4 i 13 kursowały ze Starołęki przez Hetmańską, Żegrze, Chartowo do Jana Pawła II, a dalej po swoich stałych trasach na Połabską i Junikowo. Linia 12 kursowała objazdem przez Hetmańską, 28 Czerwca 1956 r., Wierzbicice, natomiast tramwaje linii 7 z Ogrodów jechały ulicami 28 Czerwca 1956 r., Górna Wilda i Królowej Jadwigi. Na odcinku pomiędzy rondem Starołęka a rondem Rataje wydział A-1 uruchomił 3 autobusy „Za Tramwaj”. W związku z powyższymi zmianami do obsługi linii numer 13 skierowano taty. Ponadto wydział S-3 w sobotę uruchomił dodatkową brygadę na linii 13, a wydział S-1 w niedzielę dodatkową brygadę na linii 4.


 W dniach 14 lipca od godziny 7.00 i 15 lipca do godziny około 21.00 zamknięty został przejazd kolejowy na linii Wrocław – Poznań w Łęczycy. Autobusy linii 101 w Luboniu kursowały objazdem w obu kierunkach przez ulice: Ogrodową, Akacjową, Jana III Sobieskiego, Krętą. Autobusy zatrzymywały się na wszystkich istniejących przystankach oraz na dodatkowych za przejazdem kolejowym w ulicy Ogrodowej (kierunek Mosina) i przed wiaduktem Luboń Lasek (w obu kierunkach).


   Powtórka z rozrywki. Kolejna awaria wodociągowa na ulicy Głogowskiej przy Dworcu Zachodnim (kilka metrów dalej niż ostatnio) miała miejsce w dniu 14 lipca. Tramwaje linii 5, 8 i 14 kursują objazdem przez ulice: Hetmańską, Reymonta, Grunwaldzką. Na trasie rondo Kaponiera – zajezdnia Głogowska wydziały A-1 i A-3 uruchomiły w dni robocze po dwa autobusy „Za Tramwaj”, natomiast w weekendy kursują dwa autobusy z A-3 oraz jeden z A-1. Naprawa Głogowskiej potrwa do końca sierpnia – Aquanet planuje bowiem modernizację rury na odcinku od mostu Dworcowego do ul. Kanałowej (wyłączając dwa krótkie

odcinki zrobione bezpośrednio po ostatnich awariach). Aby zminimalizować utrudnienia związane z prowadzeniem prac pod ulicą, rura zmodernizowana zostanie technologią rękawa Aarsleff – opierającą się (w uproszczeniu) na wzmocnieniu uszkodzonej rury polietylenowym włóknem, a następnie jej termicznym utwardzeniu. Prace prowadzone są w porozumieniu z władzami MPK i ZDM. 2 sierpnia przeniesiono trasę objazdową linii 5 na Hetmańską / Wierzbęcice (8 i 14 nadal przez Reymonta) – by choć częściowo odciążyć sygnalizację świetlną przy Bałtyku, rondzie Jana-Nowaka Jeziorańskiego i Arciszewskiego. Ponadto od 1 sierpnia częściowo zmienił się rozkład jazdy autobusu „Za Tramwaj T2”. Na linii kursować będą w dni robocze po dwie brygady z A-1 i A-3, zaś w weekendy – trzy brygady wystawia wydział A-3.


 W związku z koniecznością wymiany uszkodzonego słupa trakcyjnego na pętli Stomil, tramwaje linii numer 5 w dniach 17-20 lipca kursowały do pętli Staroleka.

 We czwartek 17 lipca na złomowisko wywieziony został żółty DAF 1932 (ex 1213). W eksploatacji pozostają 1931, 1933 i 1934.

 W piątek 18 lipca zakończono prace na rondzie Kaponiera w ulicy św. Marcin. Tramwaje linii 2, 5, 13 i N21 powróciły na swoje dotychczasowe trasy. Warto dodać, że podczas prowadzonych robót nie skrócono przystanków – nadal zatrzymywać się na nich mogą spokojnie dwa pociągi tramwajowe, a platforma przystankowa nie została skrócona nawet o metr.


 W dniach 19 i 20 lipca w związku z montażem pylonów przy kładce dla pieszych na ulicy Baraniaka, autobusy linii 57, 84 oraz nocnej 241 kursowały objazdem. Linia 57 z Mogileńskiej skierowana została do dworca Rataje przez Chartowo



 Dla nikogo nie będzie nowością gdy napiszemy, że pierwszy zmodernizowany skład **stopiątek 150+151** nie wyjechał jeszcze na linię. W Modertransie wzmocnionych plastikami pudeł stoi całkiem sporo – ale poza wyżej wymienionym **chopperem** żadnego z nich nie widziano jeszcze na jazdach próbnymi. „Rusza się” natomiast sprawa **gdańskiego Moderusa Beta**, ślady demontażu widać m.in. na końcach wagonu i jego środkowym członie.


Fot.: Marcin Jurczak, 1.08.2008





 **Podbijania torów ciągnął dalszy. Podbijarka nocami odwiedziła m.in. ulice: Staroleką, Grunwaldzką oraz Hetmańską. W dniach 26 i 27 lipca podbijane były tory na trasie Piątkowskiej. Na trasy objazdowe skierowane linie 9 i 11. Dziewiątka z Piątkowskiej kursowała trasą PST na osiedle Jana III Sobieskiego, natomiast jedenastka kursowała do pętli Wilczak.**


Fot.: Marcin Jurczak, 26.07.2008

i Krzywoustego, autobusy linii 84 z dworca Rataje dojeżdżały po trasie do skrzyżowania Kurlandzka/Chartowo, skąd ulicą Chartowo i Kurlandzką wracały na Rataje. Linia nocna 241 z Mogileńskiej kursowała przez Jana Pawła II, rondo Rataje, Krzywoustego, Chartowo i dalej po trasie przez osiedle Rusa na Starolekę. Na trasie objazdu autobusy jadące w kierunku Staroleki nie zatrzymywały się na przystanku Osiedle Czecha po stronie os. Czecha, natomiast autobusy jadące w kierunku Mogileńskiej nie zatrzymywały się na przystanku Osiedle Czecha po stronie os. Lecha.

 Ogłoszono wynik przetargu na obsługę linii komunikacyjnej 108 na trasie Dopiewo – Poznań Ogrody – Dopiewo. Do przetargu wystartował tylko ZUK Komorniki. Właśnie ten przewoźnik przez kolejny rok dowozić będzie mieszkańców gminy Dopiewo do Poznania.

 Od pewnego czasu MPK testuje nowe mundury. Kilku pracowników dostało białe koszule z krótkim rękawem oraz brązowe spodnie. Całość ubioru wykonana jest z materiałów zawierających 100% bawełny. MPK ma zamiar wrócić do starych wzorów czyli: koszule z dwiema kieszeniami z przodu, bluzy z kieszeniami na rękawach, spodnie z dwiema kieszeniami z tyłu oraz połówki.

 Niegłupia wizja zakupienia z Czech nieeksploatowanych tam wagonów typu RT6N1 oddala się. W Brnie reaktywowano właśnie taty w ruchu liniowym, a wagon o numerze bocznym 1801 pojawił się na linii numer 12.

 Do końca roku do MPK trafi łącznie 11 nowych autobusów. Na Warszawską dotrze pierwszy przeznaczony dla ruchu liniowego autobus hybrydowy w Polsce – Solaris Urbino 18 Hybrid. Z fabryki Solarisa na A-1 przybędzie również sześć przegubowców trzeciej generacji. Na Kaczą trafią cztery sztuki MAN-ów Lion's City.

## Najciekawsze wstrzymania kwietniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**02.04. 17/11 71.** *Stodwójka* powraca... i robi zamieszanie. Przyczyną 11 minut postoju na pętli Ogrody (18.46-18.57) było niedoleganie pantografu do sieci trakcyjnej, spowodowane zawinięciem się pantografu na wystającym elemencie dachu. Po uwolnieniu pantografu tramwaj powrócił na linię; na czas wstrzymania ruchu – w związku z tym, że *stodwójka* zablokowała oba tory pętli – tramwaje kierowane były przez tor odstawczy.

**04.04. 17/11 71.** O 21.48 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego wskutek zablokowania się linki pantografu tramwaju 102Na 71. Po 12 minutach postoju i odblokowaniu linki tramwaj kontynuował pracę na linii. Zdarzenie miało miejsce na Górnym Tarasie Rataj – na przystanku Żegrze III stronę os. Lecha.

**07.04. 3/3 71.** O 7.29 na placu Wiosny Ludów w kierunku al. Marcinkowskiego doszło do wstrzymania

ruchu tramwajowego. Przyczyną był niedolegający do sieci trakcyjnej pantograf tramwaju linii 3/3 – wagon 71. Po interwencji pracowników pogotowia technicznego, tramwaj pozostał na linii. Warto zwrócić uwagę, że w ciągu kilku dni zanotowano trzy niemal identyczne wstrzymania ruchu spowodowane przez wagon 71...

**08.04. 4/2 284+285.** Do tragicznego zdarzenia doszło na ul. Wyszyńskiego. O godz. 16.13 pieszy przebiegający przez torowisko w miejscu niedozwolonym wpadł pod tramwaj linii 4, jadący w stronę ronda Śródka. Po podniesieniu pierwszego wózka tramwaju dźwigiem, pieszy został wydobyty spod wagonu – pomimo udzielonej natychmiast pomocy medycznej i akcji reanimacyjnej zmarł wskutek odniesionych obrażeń. Tramwaj zepchnięto do zajezdni Forteczna – nie było zastrzeżeń odnośnie jego stanu technicznego.

**11.04. 2/4 682.** Do nietypowego zdarzenia doszło na ul. Podgórnjej. Motorniczy tramwaju wskutek niezadziałania automatycznego mechanizmu przekładania zwrotnicy zmuszony był do jej ręcznego przełożenia. Prowadzący pojazd wysiadł z kabiny... i wtedy tramwaj ruszył na spadzie jezdni. Motorniczy wskoczył do wagonu i ponownie zahamował wagon, wcześniej najeżdżając na zwrotnik pozostawiony w kieszeni zwrotnicy. Sam zwrotnik zablokował się pod wagonem, naciskając na drążek sterowania hamulcem szynowym, co kompletnie unieruchomiło wagon GT8. Po odłączeniu pantografu od sieci (w GT8/N hamulec szynowy zasilany jest z wysokiego napięcia) tramwaj ruszył do przodu, a zwrotnik wypadł z kieszeni zwrotnicy. Przerwa w ruchu trwała 23 minuty (18.07-18.30). Pomimo szczegółowych kontroli nie stwierdzono usterek wagonu i zwrotnicy.

**12.04. 12/4 408.** Krótko przed godziną 12 – ze względu na drobną usterkę wagonu RT6N1 – zaistniała konieczność opuszczenia go przez pasażerów za przystankiem Półwiejska (w stronę os. Sobieskiego). Niestety, podczas wysiadania, urazu nogi doznała pasażerka poruszająca się o kulach. Motorniczy ponownie zabrał kobietę do tramwaju, uszkodzonym wagonem zjechał na ul. Towarową, gdzie skierowano pogotowie ratunkowe. Tramwaj po dowiezieniu poszkodowanej do karetki zjechał samodzielnie na S-3.

**14.04. 8/x 685.** Do usterki wagonu 685 doszło podczas „wyprowadzki” na tory odstawcze Budziszyska. Wskutek awarii przekładni pierwszy wózek tramwaju został zablokowany – a wagon umieszczono na pętli Budziszyska, z poleceniem odprowadzenia do zajezdni w godzinach nocnych. Podczas nocnego zjazdu, około godziny 0.50, doszło do wykolejenia wagonu na ul. Reymonta na skutek pęknięcia ramy w rejonie prawego przedniego koła pierwszego wózka technologicznego. O 2.30 tramwaj w asyście ZSR ruszył ponownie w stronę zajezdni Madalińskiego.

**15.04.** Krótko przed godziną 19 skierowany przez CNR patrol NN zlokalizował zapadnięcie się nawierzchni



**15.04. 60/R 1457 i inne.** Ten wieczór był dla komunikacji miejskiej niezwykle pechowy – spory w tym udziały miały gwałtowne opady deszczu. To właśnie konkretna ulewa w połączeniu z brawurą kierowcy spowodowały „wykolejenie” *ekologa* obsługującego z rezerwy linię 60. Kierowca najprawdopodobniej próbował wyminąć pojazdy stojące przed przejazdem kolejowym na ul. Lutyckiej, zjechał na pobocze i ugrzązł w błocie. Przegubowy ikarus wyciągnięty został przez dźwig TRAM123, z miejsca zdarzenia odjechał o własnych siłach. Wracający z akcji na skrzyżowaniu ul. Lutyckiej i Podolańskiej zespół Zakładowej Służby Ratowniczej trafił kawałek dalej... na zepsutego MAN-a NL202, obsługującego linię 64. Dodatkowo ok. 10 zjazdowych pociągów tramwajowych wstrzymanych zostało na ul. Gajowej i w okolicach, ze względu na zaparkowany zbyt blisko torowiska samochód osobowy. Auto odwiezione zostało lawetą, czas postoju wagonów – w przypadku stojących najdłużej – ponad godzina.

Fot.: Marcin Jurczak

jezdni przy torowisku na ul. Głogowskiej. Jednocześnie wstrzymano ruch tramwajowy w kierunku ul. Hetmańskiej, na wysokości końcówki wysepki przystanku Dworzec Zachodni. Tramwaje jadące w stronę południową zostały skierowane objazdem: przez Grunwaldzką, Reymonta i Hetmańską. Uruchomiono komunikację zastępczą – pięć autobusów (1221, 1201, 1717, 1025 i 1715), kursującą w relacji rondo Kaponiera – Górczyn. Po godzinie na miejscu obecne było pogotowie sieci wodociągowej Aquanet, które stwierdziło awarię sieci wodociągowej. Prace rozpoczęto w godzinach nocnych, zamykając jednocześnie ulicę Głogowską dla ruchu tramwajowego w obu kierunkach od dnia 16.04.

**24.04. 28/2 901.** Krótko przed godziną 19 doszło do awarii wagonu GT8 obsługującego linię 28. Tramwaj zatrzymał się na skrzyżowaniu przy moście Dworcowym, blokując ruch kołowy i tramwajowy. *Helmut* został ściągnięty ze skrzyżowania przez dźwig TRAM123, a następnie zepchnięty do zajezdni Madalińskiego przez 15/8 144+145. Zanim jednak tramwaj odholowano, podjęto próbę jego naprawy (wcześniej wysiadło niskie napięcie). Podczas wykonywania czynności naprawczych doszło do samoczynnego wybuchu akumulatorów (którego bezpośrednią przyczyną było zbyt wysokie napięcie ładowania), w wyniku czego ranny został jeden z pracowników Zakładowej Służby Ratowniczej. Ruch wznowiono o 19.32.

### Siemens Combino

**05.04. 5/6 506.** O 13.00 na przystanku Marcinkowskiego (kierunek: Stomil) doszło do ruchu tramwajowego wskutek awarii wozu linii 5/6. Przyczyną 15-minutowego postoju była usterka pierwszych drzwi wagonu Combino, po przełączeniach uszkodzony pojazd skierowano do zajezdni.

**23.04. 14/4 505.** O 14.31 wskutek awarii hamulca bezpieczeństwa doszło do zablokowania tramwaju linii 14 na ul. Głogowskiej (kierunek Sobieskiego, na wysokości skrzyżowania z ul. Strusia). Po 15 minutach postoju wagon zjechał o własnych siłach do zajezdni Głogowska.

**26.04. 15/5 503.** W godzinach 22.33-22.45 doszło do wstrzymania ruchu na stacji PST Lechicka w kierunku os. Sobieskiego, na skutek awarii układu sterowania w wagonie 503. Tramwaj po naprawie dokonanej przez pracowników ZSR zjechał samodzielnie do zajezdni przy ul. Głogowskiej.

Przez cały miesiąc zanotowano także jedno zatrzymanie na izolatorze sekcyjnym. Dokonał tego motorniczy 5/1 w dniu 20.04 – parkując na sekcji wagonem 510 na al. Marcinkowskiego. Wstrzymanie ruchu: 10 minut (9.50-10.00).

### Tatra RT6N1

**11.04. 12/6 402.** O 14.05 doszło do awarii tetry na przystanku rondo Kaponiera (kierunek: most Dworcowy). Uszkodzony tramwaj po 10-minutowym postoju zjechał do zajezdni o własnych siłach. Zdiagnozowano zanik wysokiego napięcia.

**17.04. 12/8 404.** Brak rozruchu był przyczyną sześciominutowego wstrzymania ruchu tramwaju linii 12/8, jadącego w stronę ronda Rataje. Motorniczemu udało się uruchomić tramwaj jeszcze przed przyjazdem



**25.04. Około godziny 17.40 doszło do awarii zasilania podstacji Marcelesińska i Kaponiera oraz wstrzymania ruchu tramwajowego. Przyczyną wstrzymania była awaria kabla średniego napięcia pomiędzy podstacjami Marcelesińska i Kaponiera. Wstrzymanie ruchu: w godzinach 17.42-18.04, a następnie od 18.09 do 19.20. Od 18.30 uruchomiono obszar zasilania podstacji Marcelesińska. Wstrzymanie objęło teren Kaponierzy, mostu Dworcowego, mostu Teatralnego, Gwarnej i ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego.**

**Fot.: Robert Bartkowiak**

służb technicznych i z okolic AWF-u zjechał do zajezdni samodzielnie.

**24.04. 12/4 404.** O 15.39 doszło do wycieku płynu hamulcowego z tramwaju linii 12/4 na Krzywoustego (przy ul. Serafitek), w stronę ronda Rataje. Na miejscu interweniowała ZSR, wagon skierowano do zajezdni Forteczna. W zablokowaniu stało 6 pociągów tramwajowych.

**26.04. 12/3 401.** O 16.48 doszło do 13-minutowego wstrzymania ruchu tramwajowego na ul. Zamenhofska, na wysokości Jastrzębiej (kierunek rondo Rataje). Po doraźnej naprawie tramwaj zjechał samodzielnie do zajezdni Forteczna – przez Zawady.

### 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)  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Badosz, Robert Bartkowiak,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

KOREKTA: Kamila Panasiuk, Tomasz Gieżyński  
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 odpowiada ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.