

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 11 (99)  
13 listopada 2008 r.

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

ISSN 1730-6388

## MPK Poznań Sp. z o.o. zakupiło autobus Jelcz PR110 Powrót po latach

Marcin Jurczak

W 1972 roku w Jelczańskich Zakładach Samochodowych rozpoczęto montaż licencyjnego autobusu PR100 – nowoczesnej konstrukcji wzorowanej na francuskim reault. Dwudrzwiowy, jedenastometrowy pojazd okazał się niedostatecznie pojemny na polskie realia – szybko zatem pomyślano o jego większym następcy. Efektem modernizacji był model PR110U, którego dwa pierwsze egzemplarze pojawiły się na drogach w 1975 roku. „Stodziesiątka” była o metr dłuższa niż „setka”, dołożono jej także trzecią parę drzwi. Nadwozie autobusu nadal było konstrukcją samonośną a napęd stanowił silnik z Mielca (licencja Leylanda). Do PR100 nawiązywała m.in. charakterystyczna stylistyka pojazdu. Przy okazji polonizacji pojazdu wymieniono jedynie reflektory prostokątne na okrągłe – takie same jak w fiacie 125p.

12 czerwca 1977 roku, w dniu uroczystego otwarcia 49. Międzynarodowych Targów Poznańskich, delegacja partyjno-rządowa podróżowała najnowszym nabytkiem poznańskiego WPK. Były to pierwsze jelcze PR110U, otrzymane przez przedsiębiorstwo w liczbie 10 sztuk za zajęcie I miejsca w międzyzakładowym, socjalistycznym współzawodnictwie. Autobusy pochodziły z pierwszej serii produkcyjnej, której wyznacznikiem była duża liczba elementów produkcji francuskiej. Rok później otrzymano pierwsze wozy z częściami produkcji krajowej. W 1984 roku MPK Poznań dysponowało łącznie 178 egzemplarzami wozów PR110U i PR110M (wersja zmodernizowana). Pojawienie się bardziej solidnych i pojemnych autobusów przegubowych Ikarus sprawiło, że ilość berlietów w ruchu stopniowo zaczęła spadać.

W 1991 roku obsługę linii autobusowych podmiejskich zlecono okolicznym gminom – wraz z taborom autobusowym. Wśród kilkudziesięciu przekazanych przez MPK wozów było sporo jelczy PR110. W Poznaniu Peerki wycofano z ruchu liniowego rok później, zachowując trzy egzemplarze do realizacji przewozów zamówionych.



**Symbolicznego przekazania teczki autobusu PR110 dokonano w dniu 2 października.**

Fot.: 2 \* Marcin Jurczak

Mniej obciążone linie podmiejskie i przekazanie w ręce małych przewoźników mogących lepiej zadbać o delikatny tabor sprawiły, że jelcze trzymały się dzielnie. Stopniowo ulegały wymianie na tabor niskopodłogowy – najdłużej pozostając w eksploatacji w Swarzędzu (Wiraż-Bus) i Czerwonaku (Transkom Koziegłowy). To właśnie w Transkomie podjęto decyzję o naprawie głównej autobusu PR110, wykonanej własnymi siłami w latach 2005-2006. Po sprzedaży pozostałych autobusów tej serii, wóz o numerze taborowym 1 powrócił do eksploatacji na liniach komunikacji gminnej. Długo się jednak nie uchwalił i został „odstawiony”. Po kilkumiesięcznych staraniach i negocjacjach, autobus został odkupiony przez MPK Poznań Sp. z o.o. Otrzymał numer taborowy 1383 – co jest kolejnym numerem względem wszystkich wcześniej dostarczonych autobusów tej serii. Peerka zadebiutuje w barwach MPK w listopadzie – podczas tradycyjnej Katarzynki.

### Bibliografia:

Fidelis Z., Wojcieszak J., Od omnibusów konnych do szybkiego tramwaju. Dzieje komunikacji miejskiej w Poznaniu, Muzeum Narodowe w Poznaniu, Poznań 2005

Supel Ł., Ocalić od zapomnienia: Jelcz PR 110, <http://infobus.pl/text.php?id=2504>

Wojcieszak J., 120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu, Wyd. Miejskie, Poznań 2000



## Związek taryfowy – Święty Graal regulacji rynków komunikacji publicznej Razem różnie

Karol Tyszka

Jeżdżąc po Europie – a przede wszystkim po torach tramwajowych naszych zachodnich sąsiadów – każdy z nas na pewno zastanawiał się niejedną raz jak to jest, że jakimś cudem potrafią oni podróżować w ciągu jednego dnia pojazdami tylu różnych przewoźników, bez potrzeby kasowania kolejnych biletów. Że zwiedzając najciekawsze komunikacyjnie zakątki Berlina musimy tylko z dowolnego automatu kupić bilet „Berlin ABC” i już możemy jeździć zarówno S-Bahnem, metrem, kolejami, jak i tramwajami podmiejskimi w Woltersdorffie, Strausbergu i Schoeneiche. W Poznaniu natomiast pozostaje nam nabyć i skasować dwa różne bilety choćby po to, by dostać się do Lubonia, gdzie ciężko jest zauważyć gołym okiem granicę między miastami... Różnica polega na związku taryfowym – bilet „Berlin ABC” sprzedawany jest może raz z szaro-czerwonych automatów S-Bahn, raz z żółtych automatów BVG, a innym razem z kasy u motorniczego Woltersdorfer Strassenbahn. Jest to za każdym razem bilet z logo magicznej organizacji o nazwie Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, która im na te taryfowe harce pozwala. W tym artykule postaram się troszkę zdemistyfikować związki taryfowe, takie jak VBB, i objaśnić, co musi się stać, by i w aglomeracji poznańskiej przewoźnicy zgodzili się na podobny manewr.

Przewoźnicy od zarania dziejów zorganizowanego przewozu ludzi mieli problemy, co zrobić z innymi przewoźnikami z nimi sąsiadującymi oraz jak postępować z pasażerami chcącymi korzystać z usług tak ich przedsiębiorstwa, jak i przedsiębiorstwa sąsiada. Konkurować czy współpracować – na to pytanie musiały udzielać odpowiedzi pokolenia dyrektorów spółek przewozowych. Gdy w Wielkiej Brytanii w I połowie XIX wieku powstawały jak grzyby po deszczu towarzystwa kolejowe, budowały one swoje trasy o najróżniejszych rozstawach szyn tak, by konkurent nie widział nawet sensu w ich przejęciu – oczywiście o zsynchronizowaniu rozkładów jazdy czy ułatwieniu przeładunku towarów między przedsiębiorstwami nie było w tym czasie nawet mowy. Z drugiej strony istniało też wiele sieci kolejowych i tramwajowych, które chętnie sobie nawzajem pomagały, dostosowywały do siebie rozkłady i taryfy, lub też pozwalały pojazdom sąsiada na kursowanie po ich sieci. W Europie zachodniej kilka takich rozwiązań przetrwało do dziś – np. w Bazylei, w Zagłębiu Ruhry czy w aglomeracji Ren-Neckar, gdzie po Mannheim i Ludwigshafen kursowały do niedawna tramwaje czterech przewoźników (obecnie zostali oni połączeni w jedno przedsiębiorstwo wraz z Heidelbergiem).

Jednym z pierwszych „nowożytnych” związków taryfowych na kontynencie europejskim był powstały w 1965 r. Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Głównym powodem, dla którego to Hamburg stał się pierwszym niemieckim miastem z łączoną taryfą, było bardzo bliskie sąsiedztwo miejskiego przedsiębiorstwa Hochbahn (obsługującego podówczas metro, tramwaje i autobusy) oraz S-Bahnu (tak wtedy, jak i teraz spółki-córki kolei niemieckich). Na niektórych stacjach, gdzie po jednej stronie peronu zatrzymywało się metro,

a po drugiej S-Bahn, pasażerowie przesiadali się przechodząc przez specjalne bramki, po uiszczeniu opłaty stojącemu przy nich kontrolerowi. Wraz z przyrostem pasażerów, spowodowanym powojennym ożywieniem gospodarczym i przyrostem ludności, takie rozwiązanie okazało się niewystarczające i obie firmy – niejako z nożem na gardle – usiadły do stołu, by razem temu zaradzić. I tak to się zaczęło. Dziś w Niemczech związków taryfowych są dziesiątki.

Tak jak w miłości, każdy związek jest inny i inna jest jego struktura. Generalnie „w przyrodzie” można zaobserwować trzy szersze kategorie związków, w zależności od tego, ile ryzyka finansowego za dane przedsięwzięcie spoczywa na politykach, a ile na firmach przewozowych. Z jednej strony mamy związki scentralizowane. Są to organizacje samorządowe, jak na przykład ZTM Warszawa czy Transport for London. Kierownictwo tych organizacji mianowane jest bezpośrednio przez burmistrza (mer Londynu ma wręcz opcję by objąć bezpośrednią władzę nad TfL-em), a same organizacje zwykle ściśle kontrolują przewozy, decydując o układzie sieci i taryfie. Przewoźnicy konkurują – o ile jest między nimi jakakolwiek konkurencja – nie NA rynku, a O rynek, w trakcie przetargów, których warunki organ samorządowy zwykle ściśle definiuje. I tak w Warszawie ZTM decyduje o ilości, kolorze i długości pojazdów i dzielnicy, w której znajduje się jedna z pętli linii, które agent miałby obsługiwać. W Londynie zaś TfL ogłasza przetargi na konkretne linie lub ich pakiety, autobusy zaś muszą być w 90% pokryte kolorem czerwonym (reklamy nie są wliczane do tych 90%), mieć określoną pojemność – a piętrosy muszą do tego mieć odpowiednią ilość siedzeń na dolnym pokładzie i przejść test przechyłowy, podczas którego obciążony autobus nie może się przewrócić na bok przy nachyleniu nawierzchni 22 stopnie.

Z drugiej strony można także zaobserwować – chociaż to akurat nie jest europejska specjalność – związki taryfowe, które nie są wcale regulowane. Są to zwykle wspólnoty małych przedsiębiorstw działających na rynku, gdzie dozwolona jest konkurencja. Przedsiębiorcy umawiają się wówczas na wprowadzenie jednolitej stawki za bilet, a niektóre takie nieformalne wspólnoty w Ameryce Łacińskiej wprowadziły nawet abonamenty na swoje linie. W Wielkiej Brytanii natomiast wprowadzenie wspólnych biletów na linię firmy Stagecoach, kursującą wzdłuż wybrzeża w Lincolnshire i kilka linii busików dowożących pasażerów do „magistrali”, tamtejszy odpowiednik Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta uznał za niedozwoloną zniżkę cenową – mimo, że firmy wykazały, że wspólny bilet przysporzył ich liniom większej popularności.

Oba te schematy mają niestety dużo poważnych wad. Scentralizowane instytucje bywają zazwyczaj nieruchawe jeśli chodzi o reagowanie na krytykę, często też gonią za głosami dla polityków i lubią wywierać presję na mniejsze samorządy w ich otoczeniu.

W Londynie poprzedni burmistrz Ken Livingstone wziął przykład z doświadczeń kilku już kadencji władarzy Poznania i zamroził ceny biletów przed wyborami. Niestety przegrał je i nowy burmistrz zarządził od stycznia 10% podwyżkę cen, ze względu na dziurę w budżecie. W Warszawie zaś głośno było o przypadku pewnej linii podmiejskiej, która przejeżdżała bez przystanku jedną gminę, która nie chciała płacić narzuconych przez ZTM stawek.

Na te i podobne bolączki rozwiązanie wymyślili Niemcy - naród gustujący w skomplikowanych tworach organizacyjnych na styku sektora publicznego i prywatnego. Związki o konstrukcji hybrydowej szybko stały się nader popularną formą organizacji komunikacji publicznej w Niemczech. Na czele takich związków staje często rada złożona z przedstawicieli przewoźników i samorządów (np. w Stuttgartcie), która wspólnie ustala cele polityki transportowej, ceny biletów, poziom usług i stopień dofinansowania. Inne związki, jak na przykład VBN w Bremie i okolicach, składają się ze wspólnoty samorządów i spółki z o. o., we władzach której zasiadają przedstawiciele przedsiębiorstw przewozowych na danym terenie. Te dwie organizacje co jakiś czas zasiadają do stołu, by negocjować ww. podstawy funkcjonowania komunikacji publicznej. Współpracują one także z władzami landów, które - podobnie jak w Polsce województwa - są odpowiedzialne za finansowanie regionalnych połączeń kolejowych. Z jednej strony jest to układ sprzyjający zażyłości między politykami a przewoźnikami, jednakże jeśli partner ze strony publicznej jest dostatecznie wymagający, udziałowcy spółki będą też się starać polepszać poziom swoich usług - albo poprzez cięcie kosztów, albo poprzez działania mające na celu pozyskanie nowych klientów.

Pozostaje jeszcze najważniejsza kwestia do rozwiązania - jak się rozliczać? Zwykle jest to jedno z pierwszych pytań, jakie zadajemy sobie będąc w Berlinie. Skąd wszechmocny związek VBB wie, ile z tego, co wrzuciłem do automatu biletowego, idzie do S-Bahn Berlin, ile do BVG, ile do DB Regio, a ile do ViP w Poczdamie? Znowu - wielu mędrców przesiedziało nad tym pytaniem wiele dni. Z początku ustalono, że wpływy - zarówno te z biletów, jak i dotacje - będą rozdzielane według zdolności przewozowej danego przewoźnika (czyli pojemność pojazdów razy ilość wozokilometrów). Okazało się to rozwiązaniem sub-optymalnym - przewoźnicy po prostu wrzucali wszystko, co mieli na trasę, niekiedy wpisywali dodatkowe fikcyjne „wtyczki” w rozkładzie i - co najważniejsze - wcale nie dbali o jakość usług. Po prostu nie musieli. Z czasem praktycznie wszystkie związki taryfowe zdecydowały się więc na rozliczanie według popytu, a nie podaży. Związek taryfowy zatrudnia po prostu ankietatorów, którzy liczą pasażerów na uzgodnionym wcześniej procencie kursów w ciągu miesiąca. Wyniki tej ankiety służą potem za podstawę do rozliczeń. Taka metoda daje przewoźnikom przynajmniej minimalną odpowiedzialność za jakość swoich usług - zamiast polegać na wiecznie spóźniającym się 20-letnim autobusie, pasażerowie mogą wszak wybrać własne dwa lub cztery kółka...

Należy tu też wymienić pozytywne i negatywne strony takich organizacji, a z własnego doświadczenia większość miłośników zapewne wie, że plusów jest

zwykle dużo więcej. Przede wszystkim zyskuje na takim układzie pasażer. Już nie musi on czekać na autobus „swojej” spółki (ile razy kłamię czekając na 61 na Smochowicach patrząc na śmigające obok Jan-Busy, TP-Busy i Rokbusy), tylko wsiada w pierwszy lepszy. Poza tym, dzięki scentralizowanemu układaniu rozkładów pasażer dostaje nie tylko większą częstotliwość, ale i szybsze przesiadki, co jeszcze bardziej przyspiesza przejazd. Wreszcie - pasażer przestaje się „bać” przewoźnika z sąsiedztwa. Większość (albo i już nie...) społeczeństwa nie lubi niebezpieczeństwa konfrontacji z kanarami, w związku z czym boi się spróbować usług innych przewoźników - a nuż skasuje bilet na złą ilość stref lub nie zauważy, że ten konkretny autobus należy do innego przewoźnika (co może być poważnym problemem w przedsiębiorstwach sprowadzających duże ilości wozów z demobilu w oryginalnym malowaniu)... Związek taryfowy oferuje jednolitą i zwykle dość przejrzystą taryfę.

Przewoźnicy także mają szansę zyskać na takim układzie. Po pierwsze, mają oni możliwość organizowania wspólnych akcji reklamowych - w Polsce reklamowanie tramwajów jest nadal pojęciem egzotycznym, ale w związku ze wzrastającym ruchem samochodowym na hasło „marketing komunikacji publicznej” coraz mniej ludzi będzie reagować uśmiechem politowania. Po drugie, firmy przewozowe mają okazję do usprawnienia swojej działalności poprzez współpracę. Niektórzy mieszkańcy miejscowości podmiejskich na pewno będą tęsknić za bezpośrednim połączeniem do centrum, ale grzęźnięcie autobusów w śródmiejskich korkach firmom przewozowym i finansującym je samorządom na pewno się nie opłaca. Wspólna taryfa i solidne ramy współpracy pozwalają także na lepszą gospodarkę taborową - minibusy przewoźnika podmiejskiego, które zjeżdżałyby normalnie do zajezdni po popołudniowym szczycie, mogłyby zastępować wieczorem pełnowymiarowe autobusy przewoźnika miejskiego. Podobnie z porannymi kursami - zamiast kazać kierowcom wyjeżdżać o 3 rano z zajezdni na odległą o 20 km pętlę, przewoźnik mógłby się umówić z sąsiadem mającym zajezdnię „za rogiem” na podjęcie obsługi tego kursu, oszczędzając w ten sposób potencjalnie dość pokaźną sumę.

Niestety, pojawia się tu pytanie, czy tego typu marzenia są realne po wschodniej stronie Odry. „Polnische Wirtschaft” cechuje się wszak kłótnością sąsiadów, dużą zawartością betonu, „niedaszmu” i nepotyzmu czy „kolesiarstwa” na wyższych szczeblach decyzyjnych. I właśnie dlatego w polskich realiach widzę związki taryfowe i poznański ZTM jako miecz obosieczny. Z jednej strony, odebranie MPK Poznań odpowiedzialności za planowanie częstotliwości i sieci może spowodować, że reguły rozliczeń za dotacje staną się bardziej przejrzyste. Teoretycznie nad MPK zawiśnie też groźba odebrania pionowi autobusowemu części pracy przewozowej i rozpisanie na nią przetargu, co może spółkę zmobilizować do optymalizacji kosztów. Teoretycznie. Niestety, bardziej prawdopodobnym scenariuszem jest zamiana logo i miejsca pracy na wizytówkach niektórych osób w MPK i Urzędzie Miejskim - obawiam się, że reszta będzie funkcjonować jak dawniej. Podobnie jak na polskich czy włoskich kolejach, gdzie teoretycznie osobne i bezstronne organy administracyjne są poprzez stolik piwny ściśle związane



**Wspólne bilety, skoordynowane rozkłady jazdy, systemy informacji pasażerskiej czy przesiadki „drzwi w drzwi”. W niemieckim Rostocku – „da się”.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 28.09.2008*

z dotychczasowymi monopolistami, których były one częścią. Poza tym w Polsce ciężko jest znaleźć przykład zakładu budżetowego lub samorządowego, gdzie związki zawodowe zgodziłyby się na poważne zmiany w organizacji i kulturze pracy w celu poprawy jakości produktów czy usług – i konkurencyjności. Jest to może dość ciężki zarzut z mojej strony wobec poznańskiego samorządu i MPK, ale niestety – bazuje on na obserwacjach poczynionych w innych krajach i innych polskich firmach. Mam nadzieję, że ta czarna wizja się jednak nie ziści, ale doświadczenie mówi mi co innego.

Kolejnym problemem jest dość feudalne podejście polskich polityków do „swoich włości”. Jak już wspominałem, Warszawa już parokrotnie stawiała swoich mniejszych sąsiadów z nożem przy gardle odnośnie wysokości dotacji za wozokilometr

do przewozów podmiejskich. W KZK GOP miasta już kilkakrotnie groziły przeniesieniem zabawek (czytaj: „swojego” PKM-u) do innej piaskownicy. Ponadto gminy posiadające własnych przewoźników często nie są wcale zainteresowane współpracą z sąsiadem – wolą zapewnić jak najwięcej pasażerów „swoim” autobusom. Nawet jeśli przewozy są niedochodowe, to zawsze pozostaje kwestia miejsc pracy.

W poprzednim akapicie zabrakło niestety miejsca na słowo „klient”...

A to właśnie pasażer, który jest też zazwyczaj wyborcą, powinien być w centrum zainteresowania organizatorów i przewoźników. Niestety – polski rynek usług, a w szczególności branża transportowa, po prawie 20 latach od upadku komunizmu nadal lubi uważać, że bez tych namolnych klientów funkcjonowałby dużo lepiej. Faktycznie – bez pasażerów nie trzeba by się już było użerać z gapowiczami, rzeczywista częstotliwość kursowania pojazdów byłaby kreatywną interpretacją tego, co zapisane jest na papierze... A ja, podobnie jak w 1988 r., kiedy to miałem ledwie 5 lat, skakałbym z radości na przystanku, widząc nadjeżdżającą wreszcie trzydziestokilkuletnią „eNkę” na „mojej” czwórce...

Polskie społeczeństwo natomiast bogaci się i ani myśli odpuścić. Poznań się wyludnia, populacja powiatu ziemskiego rośnie jak na drożdżach, a samochodów na naszych ulicach jest coraz więcej. Gminy i miasto powinny podjąć współpracę, zanim sytuacja na ulicach w mieście i wokół niego sprawi, że Poznań zacznie tracić na konkurencyjności i atrakcyjności, z którą notabene wcale tak różowo nie jest. Niestety – nawet Niemcy, u których stosunki dobrosąsiedzkie są wysoko ceniene i gdzie politycy samorządowi starają się dbać o swoich wyborców dłużej niż tylko kilka miesięcy przed wyborami – potrzebowali zwykle między 5 a 10 lat, aby się między sobą dogadać w kwestii transportu. Mimo powstania w Poznaniu ZTM-u, obawiam się, że w Warcie przepłynie jeszcze dużo wody zanim na jednym bilecie będziemy mogli się przejechać z Murowanej Gośliny do Puszczykówka...

## **Wymiana zderzaków w poznańskich wagonach generacji 105N Z drogi śledzie, 105Na jedzie!**

*Robert Bartkowiak*

Jakiś czas temu rozpoczęła się wielka wymiana zderzaków w wagonach typu 105Na i pochodnych. Dotyczy to zarówno wagonów stacjonujących w zajezdni Głogowska, jak i na Fortecznej, gdzie ów typ wagonu możemy spotkać na co dzień. Nowe zderzaki otrzymują priorytetowo pierwsze wagony w składzie, trochę rzadziej można je spotkać w drugich wagonach, z tyłu składu. Jest to dobrze wszystkim znany element z ostatnich modernizacji wagonów 105Na, które już jakiś czas temu wyszły z hal firmy Modertrans. Mowa o składach: 116+115, 146+147, 156+157 oraz 340+341. To właśnie one jako pierwsze otrzymały nowe typy zderzaków. Teraz czas na resztę.

Starszy typ zderzaków już nie raz pokazał, że potrafi narobić dużego zamieszania, szczególnie podczas kolizji. Wówczas zachowują się one jak „tarany”, nie dając przeciwnikowi możliwości wyjścia cało z wypadku.

Wszystko to za sprawą nierównej powierzchni i obecności ostrych zakończeń, które radzą sobie z blachą każdej grubości. Przykładu nie trzeba szukać długo. Wszyscy zapewne dobrze pamiętamy wypadek z dnia 11 lutego 2006 roku, na ulicy Roosevelta przy skrzyżowaniu z Bukowską. Wtedy to głogowski skład 106+105, jadący jako 5/2 w kierunku ronda Kaponiera zignorował jadący z przeciwka tramwaj Siemens Combino 512 na 14/2. W efekcie wagony minęły się na zwrótnicy, a pech sprawił, że doszło do jej zróżnienia pod jadącą piątką. Doprowadziło to do bliskiego spotkania obu wagonów i dość poważnych strat. Skutkiem były niewielkie rysy na wagonie 106 oraz zbite kierunkowskazy, natomiast zniszczenia wagonu 512 były zdecydowanie większe – wybite szyby w pierwszym, drugim i czwartym module, rozprucie poszycia w pierwszym członie oraz przetarcie na całej długości pudła. Jak wszyscy wiemy, wagon doczekał się

remontu w fabryce producenta w Krefeld w Niemczech, ale trzeba było na niego czekać około półtora roku. Był to pierwszy tego typu wypadek, w którym na taką skalę ucierpiał najnowszy poznański niskopodłogowiec.

Kolejne zdarzenie, które pokazało, że *stopiątkowe* zderzaki radzą sobie bez problemu z poszyciem tramwajów Combino, miało miejsce w tym roku, 18 stycznia. Wtedy to tramwaj Siemensa wyjeżdżający z trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju na ulicę Roosevelta, nadział się na mającą zamiar wjechać na PST jazdę próbną (wagon o numerze taborowym 186), prowadzoną przez firmę Modertrans. Pojawił się tylko jeden problem - zwrotnica przełożona na wprost. Efekt zderzenia był podobny jak w pierwszym przykładzie: zarysowania i wgniecenia od połowy drugiego członu aż do końca pudła, czwarty człon całkowicie rozpruty. Dodatkowo zbitu uległy dwie szyby i uszkodzono silnik w trzecim wózku pojazdu. W 105Na 186 szkody to tylko zbita szyba, lekkie przerysowania

oraz pogięcie ozdobnej listwy. Kiedy combino wróci do służby liniowej - nie wiadomo. Pewne jest to, że wagon 513 znajduje się w halach firmy Modertrans przy ulicy Gajowej. Te dwa wypadki pokazują, że wymiana zderzaków w poznańskich *stopiątkach* jest niestety konieczna, chociażby ze względów bezpieczeństwa. Przeprowadza się ją podczas przeglądów wagonów.

Zupełnie odmienny rodzaj zderzaków zastosowano w znanej już wszystkim dobrze modernizacji pod nazwą Moderus Alfa. Tu zderzak jest zdecydowanie większy i bardziej masywny. W czasie kolizji ma on pełnić funkcję tzw. amortyzatora. Przy zderzeniach do określonej prędkości tramwaju (zazwyczaj są to prędkości niewielkie, rzędu 10-20 km/h) ma on również za zadanie pochłaniać energię wytworzoną podczas kolizji. Na pewno wpływa to na zwiększenie bezpieczeństwa zarówno kierującego takim pojazdem, jaki i jego pasażerów.





**Od lewej: zderzak starego typu, tzw. taran, nowy typ zderzaków znany z wcześniejszych modernizacji, zupełnie nowy zderzak, charakterystyczny dla wagonów Moderus Alfa.**

Fot.: 3 \* Robert Bartkowiak


## Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Robert Bartkowiak, Marcin Jurczak


 Prace remontowe prowadzone w dniach 22-26.08 br. na ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od Malwowej aż do przejazdu kolejowego wymusiło zmiany w kursowaniu linii autobusowej nr 77 oraz nocnej 251. Autobusy linii 77 jadące od Bałtyku z ulicy Żłotowskiej skręcały w Malwową, a następnie w Gerberową, Stokrotkową i Macierzankową, po czym stałą trasą wracały do centrum. Funkcję tymczasowej pętli pełniła ulica Stokrotkowa, z której autobusy wyjeżdżały 3 minuty po planowym czasie odjazdu z pętli os. Kwiatowe. Przystanek Gerberowa w stronę Bałtyku przesunięto za skrzyżowanie z ulicą Macierzankową. Autobusy linii nocnej 251 skręcały z ulicy Grunwaldzkiej w Malwową, a dalej w Gerberową i Stokrotkową, następnie ulicami Macierzankową i Malwową wracały do Grunwaldzkiej - na starą trasę do centrum miasta.

 Konieczność naprawy zasuwy znajdującej się w komorze technologicznej magistrali wodociągowej mieszczącej się na skrzyżowaniu ulic Hetmańska, Arciszewskiego i Reymonta spowodowała zawieszenie ruchu tramwajowego na odcinku od Głogowska/Hetmańska aż do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Tymczasowo zmieniono trasę tramwajów linii nr 1 i 7. Prace prowadzono w nocy z 5 września (od godz. 22:00) na 6 września (do godz. 6:00) oraz z 6 września (od godz. 21:00) na 7 września (planowo

do godz. 15:00). Tramwaje linii 1 i 7 w obu kierunkach skierowano Głogowską, Bukowską oraz Grunwaldzką i dalej stałą trasą (1 na Junikowo oraz 7 na Ogrody). Tramwaje wyjazdowe, zjazdowe oraz wyprowadzki na tory odstawcze Budziszyńska poprowadzono tymi samymi ulicami. Dla ułatwienia życia pasażerom autobusy linii 93 w obu kierunkach zatrzymywały się na tymczasowym przystanku Arena na ulicy Reymonta - nieopodal przystanku tramwajowego. Natomiast pasażerowie chcący dojechać z Arciszewskiego do skrzyżowania ulic Głogowska i Hetmańska mogli skorzystać z autobusów linii 64 (do przystanku Chociszewskiego) oraz 79 (do przystanku Głogowska/Hetmańska). Wyjazd na trasy objazdowe tramwajów oraz powrót na stałą trasę odbywał się na polecenie NN. Ostatecznie ruch na Reymonta wznowiono w niedzielę 7 września krótko po godzinie 13. Objazd ominął zatem linię turystyczną numer 0.


 Nocne szlifowanie szyn zakłóciło przez kilka dni funkcjonowanie jedynej nocnej linii tramwajowej w Poznaniu - N21. Od 22 września do 6 października na linii nocnej kursował tylko jeden wagon, wahadłowo, w relacji os. Jana III Sobieskiego - rondo Kaponiera, w taktie trzydziestominutowym. Pierwszy etap prac prowadzono od nocy 23/24 września do 28/29 września na torze wschodnim, dlatego tramwaj poruszał się




 Efektem przetargu ogłoszonego przez swarzędzką firmę WirażBus na dostawę jednego fabrycznie nowego 12-metrowego autobusu niskopodłogowego jest Solaris Urbino 12 trzeciej generacji. Jest to pierwszy pojazd tego typu wyprodukowany przez firmę Solaris Bus & Coach dla Swarzędza. Autobus charakteryzuje się obecnością klimatyzacji dla przestronnej pasażerskiej oraz monitoringiem wewnątrz pojazdu. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż firma WirażBus praktycznie rok w rok dokonuje sukcesywnej wymiany taboru i od dłuższego czasu większość zakupów dokonywana jest u producenta, którego siedziba mieści się w Bolechowie koło Poznania. Nowy nabytek otrzymał numer 017 i jest szóstym solarisem w taborze swarzędzkiego przewoźnika.


Fot.: Marcin Nader, 18.09.2008

po przeciwnym torze, dwukierunkowo w stronę centrum miasta, przy czym pierwszy wyjazd z ronda Kaponiera odbywał się normalnie, po torze do pętli na osiedlu Sobieskiego. W drugim etapie – od 30.09/01.10 do 5/6.10 – prowadzono prace na torze zachodnim, w związku z czym ruch wahadłowy poprowadzono torem do pętli Sobieskiego, a ostatni wyjazd już normalnie po torze do ronda Kaponiera. W okresie szlifowania torowiska na PST, brygady 2/7 oraz 2/9 (tzw. dolewki) kończyły tak jak wg rozkładu poniedziałkowego, gdy N21 nie kursuje. Rezerwa czynna z pętli os. Jana III Sobieskiego zjeżdżała do zajezdni 3 minuty przed planowym zjazdem, czyli o 23:12.

 W dniu 4 października (sobota) linia podmiejska nr 107 wykonała dwa wydłużone kursy: zamiast do Daszewic autobusy pojechały do Kamionek. Wyznaczonymi kursami odbył się nieodpłatny przewóz dzieci wraz z opiekunami z Fundacji Burego Misia.


 W nocy z 30 września na 1 października nastąpiły drobne korekty na nocnych liniach autobusowych. Zmiany te dotyczą linii nr 231, 242 oraz 251. Autobusy linii 231 jadące do ronda Kaponiera od tej pory zatrzymują się na przystanku tramwajowym Marcinkowskiego. Linia 242 wzbogaciła się o kolejny przystanek na swojej trasie – Bukowska n/z – na skrzyżowaniu ulic Bukowska, Bułgarska i Polska. Natomiast autobusy linii 251 jadące do Bałtyku zatrzymują się na przystanku Matejki zlokalizowanym na ul. Szylinga za skrzyżowaniem z Grunwaldzką (obecny przystanek linii nr 64). Oznacza to likwidację




 Tegoroczna, 19. już edycja największych polskich targów turystycznych odbyła się w dniach 16-18 października br. na terenach MTP. Podczas targów, które w tym roku odbyły się w nieco wcześniejszym terminie i trwały zaledwie 3 dni, zaprezentowało się około 750 wystawców. Od kilku lat na targach promuje się również parowozownia. W tym roku tuż przy głównym wejściu MTP stanął Tr5-65 z wagonem retro - w latach ubiegłych Wolsztyn „promowały” oelki. Podczas ostatniego targowego dnia na placu Marka odbyły się II Mistrzostwa Polski Kierowców Autobusów. W tym konkursie uczestnicy mieli do dyspozycji autobus miejski – Solaris Urbino 10 nr 2 oraz turystyczny – Solaris Vacanza. Obydwa pojazdy zostały na ten dzień wypożyczone z firmy Transkom Koziegłowy. Tegoroczną atrakcją był również jecłz 043 1679, kursujący na trasie 100, tyle że z targów, a nie z Gajowej. W weekend 18 i 19 października odbyła się także impreza modelarska Hobby 2008, na której nie zabrakło modeli autobusów i lokomotyw.

Txt i fot.: Bartosz Kaj

przystanku Szylinga znajdującego się bezpośrednio na Grunwaldzkiej przy budynku kina Olimpia. Zmiany objęły także rozkłady jazdy linii 238 i 239. Przy okazji wydłużania przerw posiłkowych zlikwidowano dwa kursy: o 1.30 z ronda Kaponiera dla linii 238 i o 1.25 z Dworca Głównego dla linii 239. „Dziury” w rozkładach to rozwiązanie znane od wielu lat – między innymi pasażerom linii 234 i 235.



 Sporo zamieszania w północnej części miasta wywołało zamknięcie dla ruchu tramwajowego ulicy Winogrady z dniem 28 września, na czas około 15 miesięcy. Zmieniono trasę tramwajów linii nr 3, 4, 10 oraz nocnej linii autobusowej 234. Zawieszono również kursowanie linii 26 w szczycie porannym. Trójkę oraz czwórkę zdecydowano się skrócić do przystanku Most Teatralny. Tramwaje linii 4 z ul. Mielżyńskiego kierują się w Gwarną, św. Marcin, Roosevelta, Fredry i dalej jadą stałą trasą na Starołąkę. Natomiast trójka z ulicy Fredry skręca w Roosevelta, a następnie w św. Marcin, gdzie za Gwarną wjeżdża na stałą trasę. Linię nr 10 zdecydowano się skierować z ulicy Roosevelta na trasę Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, do pętli na os. Jana III Sobieskiego. Objazd w obu kierunkach przez ulicę Księcia Mieszka I oraz Słowiańską dotyczy nocnej linii autobusowej nr 234. Uruchomiono




 **W niedzielę, 12 października odbył się kolejny, 9 Poznań Maraton – największa tego typu impreza w Polsce. Jak co roku nie odbyło się bez utrudnień czekających tego dnia na pasażerów MPK oraz innych przewoźników, które trwały od rana do wczesnego popołudnia. Linie 63, 67 i 83 (oraz linia ZKP nr 918) kończyły swoje trasy na pętli Garbary Dw., natomiast 70, 73 i 85, a także linie innych przewoźników dojeżdżały tylko do ronda Śródka (bez wjazdu na pętlę). Linia 57 została zawieszona, a w jej miejsce uruchomiona została linia D z os. Przemysława na rondo Rataje. Zmienionymi trasami kursowały także autobusy na „ratajskich” liniach 52, 53, 55, 66, 84 oraz A. Ponadto objazdem przez Solną, al. Niepodległości i Królowej Jadwigi pojechały linie 74 i 76.**


**Txt: Bartosz Kaj, fot.: Robert Bartkowiak**


również komunikację zastępczą w postaci autobusów „Za tramwaj” na trasie Piątkowska – Murawa w taktie dziesięciominutowym. Trasa z pętli Piątkowska wiodła ulicą Piątkowską, Alejami Solidarności oraz Murawą do skrzyżowania z ulicą Winogrady.


  **Autobus komunikacji zastępczej kursujący w zupełnie innym kierunku niż „zastępowany” tramwaj okazał się całkowitym niewypałem, a pasażerowie z rejonu zamkniętej trasy tłumnie szturmowali i tak już przeciążone PST. Dantejskie sceny w czasie porannego szczytu komunikacyjnego zmusiły MPK Poznań do ponownego uruchomienia z dniem 8 października szczytowej linii 26 w celu rozładowania tłoku w tramwajach. By za wszelką cenę nie tworzyć pociągów trójwagonowych, uruchomiono tzw. „pociągi dublujące”. Od 14 października zdublowano kursy linii 26 (z Sobieskiego o 7.21) i linii 14 (7.24). Pociąg dublujący wyjeżdżał jako pierwszy, przed planowym tramwajem, zabierając pasażerów dopiero od przystanku Słowiańska. Takie rozwiązanie z założenia jest absurdem, bo – z wyjątkiem krótkiego odcinka Słowiańska – Most Teatralny – dodatkowy pociąg jest kompletnie nieużyteczny, a żeby przejechać ten odcinek motorniczy musi wykonać prawie całe „kółko”! Jak widać – tonący brzytwy się chwyta.**


 **W dniu 21 października dokonano korekty idei pociągów dublujących. W związku z tym, że pasażerowie trasy PST podeszli do dodatkowego 26 bardzo nieufnie, w zamian za bonusowy kurs do Gwarnej uruchomiono dodatkowy tramwaj dublujący linii 16 (kurs o 7:33 z pętli Sobieskiego). Od tego czasu**


oba pociągi zabierają pasażerów już na przystanku Aleje Solidarności. Co ciekawe, oznaczono je literą „S” za numerem linii, czyli „14S” i „16S”.

 **14 października zmianie uległa trasa autobusu „Za tramwaj”. Kursuje on teraz w relacji rondo Kaponiera – Murawa ulicami: Roosevelta, Pułaskiego, Księcia Mieszka I oraz Murawa. Powrót odbywa się przez Słowiańską, Księcia Mieszka I, Przepadek, Al. Solidarności i św. Marcin, aż do ronda Kaponiera. Co ważne, nareszcie zaprogramowano wyświetlacze. Zamiast enigmatycznego „Za tramwaj” skierowane do obsługi linii *patataje* (w weekendy – solarisy) wyświetlają napis „Za tramwaj / Murawa”, a cała linia posiada minutowe rozkłady jazdy – i z założenia jest okaleczoną ideą linii 69 bis (lub jak kto woli: 169) – wzmacniającą 69 w relacji Centrum – Winogrady. Ze względu na niedobór niskopodłogowych przegubowców na wydziale A-3, koncepcja obsługi linii 69 autobusami klasy mega (czyli 18 m) zamiast maxi (12 m) musiała zakończyć się totalną klapą.**


 **Jak poinformował serwis 750mm.pl, na Maltankę dotarły nowe nabytki: lokomotywa Wls40 nr 1225 z 1961 roku i dwie lorki cegielniane – zakupione z likwidowanej cegielni niedaleko Starogardu Gdańskiego. Lokomotywa ma zostać wyremontowana i przywrócona do ruchu jako trzeci pojazd tego typu, lorki posłużyć mogą do budowy wagoników rowerowych, które byłyby doczepiane na końcu składu pociągu.**


 **Historyczna chwila. W dniu 9 października 2008 r. (czyli po 521 dniach od ostatniej jazdy z Budziszyskiej) z zajezdni Głogowska wytoczył się wagon 505. Wóz odbył jazdę próbną i ok. 14:30 powrócił do bazy. W dniu 19 października wagon zauważono na linii 14. Wagon 507 wciąż stoi w całości (czyli rozbity).**


 **Wciąż nie widać poprawy w kwestii wagonów Moderus – oficjalnie na linii jeżdżą „aż” dwa składy. Skład 140+141 przystankowi fotoreporterzy wylapali 24 października na linii 4/3, wcześniej był odstawiony przez ponad 3 tygodnie (pod koniec września spaliła się w nim instalacja elektryczna). W dniu 24 października obydwa moderusy ponownie stały w zajezdni Głogowska. W prototypach niedomaga prawie wszystko – od przeciekającego dachu zaczynając (co unieruchomiło 150+151 w pierwszych dniach eksploatacji), na zrywających się przewodach międzywagonowych (140+141 ostatnio) kończąc. Widać natomiast światełko w tunelu prawie-jak-historycznego *szybkowca* – 24 października około godziny 13:30 widziano skład 194+193 podążający w stronę Gajowej – zapewne na naprawę powykołajeniową. Nie doczekali się optymiści, liczący na uruchomienie *szybkowca* na linii w dniu 1 listopada, na początku listopada widziano natomiast na jazdach próbnych skład 272+273.**


 **„Szanowni Państwo, jakże często pasażerowie korzystający z usług Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego skarżą się na brak zrozumienia i empatii ze strony motorniczych i kierowców. Niektórzy mówią nawet o zwykłym chamstwie.”. Pod hasłem „MPK nie ucieka” rozpoczęła się nowa kampania wizerunkowa miejskiego przewoźnika, mająca na celu uzmysłowienie pasażerom pewnych aspektów związanych z funkcjonowaniem komunikacji zbiorowej „od kuchni”.**


Jest zatem mowa o przystankach podwójnych, pasażerach dobiegających, rozkładach jazdy itp.


 Od kilku tygodni zielone wiaty VOX są zastępowane przez inne konstrukcje (ciemnozielone). Pojawiły się już na one na kilku przystankach w centrum, np. przy ul. Wielkiej czy na przystanku Półwiejska. Co ciekawe, część wiat postawiono wraz z numerami linii... z innego miasta. I tak na Półwiejskiej pojawiły się linie 1, 3 i 4...


 W czerwcu tego roku Zarząd Dróg Miejskich ogłosił przetarg na wykonanie remontu nawierzchni jezdni i chodników na ul. Zielonej. Efektem jest likwidacja zabytkowego torowiska (tory rozebrano) i zaasfaltowanie ulicy. Zachowany został kilkumetrowy fragment torowiska od strony ul. Podgórznej. Tramwaje jeździły ul. Zieloną w latach 1947-1977.


 Wydział A-3 pożegnał jelicza M11 1441. Monitoring z *kaczomiga* został zdemonstrowany i zachowany w celu wykorzystania w przyszłości w innym pojeździe. Na Warszawskiej zezłomowano *patataja* 1958 (został on wywieziony na złom w dniu 2 października), wóz 1969 czeka natomiast na kupca (cena: 21 000 zł, w razie braku chętnych rozważana jest kasacja).


 Na początku września na ul. Starołęckiej rozpoczęto likwidację krzyżownic z torami dawnej bocznicy kolejowej. To drugie skrzyżowanie tramwajowo-kolejowe zlikwidowane w tym roku w Poznaniu. Obecnie pozostała jedna tego typu krzyżówka na ul. Głogowskiej – z bocznica dojazdowa do Międzynarodowych Targów Poznańskich.

 Wrzesień oznaczał powrót tramwajów na Miłostowo i *helmutów* na ósemkę. Niestety, wraz z nadejściem zimowego rozkładu jazdy na ósemce zagościły wszystkie typy madalińskich wagonów, od GT6, poprzez cztero- i pięciodrzwiowe GT8, aż po GT8ZR. Warto tu dodać, że przy zimowych potokach pasażerskich ani te pierwsze, ani te ostatnie kompletnie się do obsługi linii 8 nie nadają. Po skróceniu trójki do mostu Teatralnego zaobserwowano na tej linii zwiększoną ilość wagonów dwukierunkowych, GT6 hurtowo przerzucono natomiast na dziewiątkę (co w praktyce można odebrać jako odejście od pierwotnej wizji, w której potoki pasażerskie z trasy na Połabską przerzucone zostaną choć częściowo nie na PST, ale na trasę Piątkowską).


 Jest szansa, że już wkrótce ujrzymy na liniach komunikacyjnych wagon 118N. Jak wieść gminna niesie, od 1 grudnia wagon pozostawać ma w eksploatacji przez 3 lata, a jego obsługą zajmie się Wydział Tramwajowy S-3. Wagon z FPS ujrzymy najprawdopodobniej na liniach 5 lub 13 – bo to właśnie do tych dwóch tras przygotowano zapowiedzi przystankowe.

 Czarne chmury zbierają się nad wagonami RT6N1. Duże przebiegi i mocne wyeksploatowanie skutkuje wzrostem kosztów obsługi, a nie wiadomo kto miałby zrobić tym wagonom ewentualną modernizację lub naprawę główną. Od 1 grudnia serwisowanie wagonów przejąć ma Modertrans, który nie tylko nie ma o tych wagonach zielonego pojęcia, ale przede wszystkim od dawna nie wyrabia się ze zleceniami już przyjętymi do realizacji.

 Pomimo ekstremalnych obciążeń trasy PST pomysł pociągów trójwagony w dalszym ciągu nie doczekał się realizacji. Do tłumaczeń o braku odpowiednich wagonów i zbyt krótkich przystankach zdążyliśmy się już przyzwyczaić. Warto podkreślić, że choć każdy zdaje sobie sprawę, że przystanki i wagony są „be”, nadal jednak skraca się kolejne platformy przystankowe!!! W tym miejscu chcielibyśmy przypomnieć, że zarówno remonty wysepek, jak i wagonów to procesy CYKLICZNE, a wydłużanie naprawianych przystanków i nowe modernizacje/-usy z gniazdami na obu końcach wagonów (i kamerami monitorującymi strefę drzwi i przystanku) to wyłącznie kwestia minimum dobrej woli. Wystarczyłoby bowiem, by na każde trzy nowe pociągi *stopiątkowe* jeden skład posiadał gniazda, a dwa kolejne – kamery w II wagonie. Da to możliwość rozdzielenia składu z gniazdami i wpięcia jego wagonów do środka dwóch innych pociągów – czego efektem będą dwa *potrójniaki* z dodatkowym monitoringiem III wagonu...

 W eksploatacji pozostaje ostatnie 5 *stopiątek* posiadających gniazda sterowania ukrotnionego na obu końcach wagonu, które mogłyby więc zostać środkowymi wagonami *trójskładów*. Są to wagony 204, 203, 198, 197 i 187 (jeżdżący z nim w parze 188 nie ma gniazd z przodu). Hipotetyczne *trójskłady* mogłyby zatem składać się z wagonów (listę ułożyli motorniczowie z S-1): 184+187+183, 192+198+191 182+197+181, 88+204+87 oraz 166+203+165. Dlaczego akurat tak? Takie zestawy oznaczałyby *potrójniaki* składające się wyłącznie z doczep czynnych lub wozów z dużymi kabinami (tzw. małe kabiny ograniczałyby motorniczemu widoczność tyłu składu), posiadających środkowe wagony z gniazdami, a także ten sam typ mechanizmów drzwiowych (żaden z wymienionych nie należy do grupy tzw. *pikaczy*). Wymienić należałoby jedynie maszyny drzwiowe w wagonach 204 i 203 (skład ten posiadał maszyny takie jak wagon 400 – odmienne od reszty, inne także niż zwykłe *pikacze*) – w związku z posiadaniem dużej liczby starych maszyn drzwiowych zdemonstrowanych z modernizowanych wagonów nie byłoby to raczej wielki problem techniczny.



 Trwają prace przy naprawie DAF-a MB200 1934 (ex 1222). Plan zakłada, że pojawi się on w dniu 23 listopada, podczas Katarzynki  
Fot.: Marcin Jurczak, 6.11.2008



## Najciekawsze wstrzymania lipcowe i sierpniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**3.07. 7/2 653.** Do kolizji tramwaju GT8 i samochodu Ferrari doszło na wjeździe na pętlę Zawady. Kierująca samochodem osobowym nie ustąpiła pierwszeństwa i uderzyła w prawe naroże wagonu wjeżdżającego na końcówkę. W związku z tym, że ani kierująca, ani pasażer Ferrari nie władali językiem polskim, na miejsce wezwano patrol Sekcji Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej. Kierująca uznała swoją winę i przyjęła mandat karny. Do zdarzenia doszło ok. 13.30, do czasu gdy wagon wyjechał z pętli w stronę zajezdni (14.50), ruch kierowano jednym torem. To ostatnie wstrzymanie w karierze wagonu 653. Po zjeździe na Gajową tramwaj został odstawiony, a spore uszkodzenia przedniej części pojazdu sprawiły, że nie podjęto się jego naprawy.

**8.07.** Około godziny 5.10 na skrzyżowaniu ul. Głogowskiej i Hetmańskiej doszło do uszkodzenia sieci trakcyjnej. Przez prawie pół godziny nie jeździły tramwaje w kierunku Górczyna. Na czas naprawy pojazdy jadące od strony Reymonta i Traugutta kierowano objazdami, na trasie Górczyn – Hetmańska kursował autobus „Za tramwaj”. Przyczyną zerwania drutu prowadzącego było zmęczenie materiału. Awaria została usunięta przez pracowników pogotowia sieci.

**9.07. 101/2 1492.** Wypadek drogowy bez udziału MPK spowodował spore utrudnienia dla pasażerów linii 101. Z powodu zderzenia autosana H9, forda Escorta i Citroena C5, całkowicie zablokowana została droga w miejscowości Łęczycza. O godz. 17.30, po 45 minutach postoju, autobus 101/2 wycofano i skierowano objazdem w stronę Mosiny. Jadący w przeciwnym kierunku wóz 101/1 podjął kurs w kierunku Dębca objazdem przez Wiry – po nieco ponad 20 minutach wstrzymania. Dodatkowo kursy linii 101 wzmocniła rezerwa, podesłana przez zajezdnię Kacza. Przejazd przez Łęczycę udrożniono około godziny 19.20.

**11.07. 14/5 511.** Przez ponad godzinę utrudniona była komunikacja na trasie PST. O 12.46 za stacją Kurpińskiego (kierunek Sobieskiego) doszło do połamania pantografu w wagonie 511 – spowodowanego usterką sieci trakcyjnej. Problemy z odbierakami prądu zgłosili także motorniczowie 16/3 154+155 oraz 15/4 188+187. Uszkodzoną sieć zauważył i zgłosił prowadzący jadącego za nimi *kombajna* 16/4 508. Usunięcie awarii trwało do godziny 13.43, wcześniej dwukrotnie wyłączano napięcie w sieci trakcyjnej. Na czas awarii uruchomiono komunikację zastępczą (5 autobusów), tramwaje *pestkowe* kierowano objazdami.

**14.07.** Głogowska Dziura – ciąg dalszy. O godz. 9.34 wstrzymano ruch tramwajowy na ul. Głogowskiej na odcinku od mostu Dworcowego do ul. Hetmańskiej. Przyczyną było pojawienie się głębokiej wyrwy pod jezdnią i torowiskiem za przystankiem Dworzec Zachodni. O 11.25 wstrzymano także ruch tramwajowy w drugim kierunku, a pół godziny później wyłączono napięcie w sieci. Uruchomiona została komunikacja zastępcza na trasie rondo Kaponiera – zajezdnia Głogowska, tramwaje pokierowano objazdami przez Grunwaldzką, Reymonta i Hetmańską. I nikt wówczas



**09.07. EN57-2046+EN57-2035.** Krótko przed godziną 10 doszło do wykolejenia pociągu 76934 na wysokości nastawni LuC na Dębcu. Pociąg osobowy relacji Poznań Główny – Wrocław Główny jechał torem niewłaściwym i w tym miejscu podjął nieudaną próbę zmiany toru na właściwy. Pierwsza jednostka wykoleiła się w całości (wjeżdżając pomiędzy tory szlakowe), druga wypadła z torowiska pierwszym wózkiem. Około 14 na miejsce dotarł pociąg ratowniczy, ustawianie EZT na tory trwało do późnych godzin nocnych.

Fot.: Tomasz Gieżyński

nie przypuszczał, że tramwaje wrócą na swoje trasy... dopiero we wrześniu.

**19.07. 10/1 685.** Pierwsza kolizja odnowionego wagonu 685. Kierujący samochodem osobowym Renault Thalia, jadąc od rynku Wildeckiego w stronę Traugutta, podczas omijania studzienki kanalizacyjnej nie zachował ostrożności i przytarł się do prawidłowo jadącego *helmuta*, podążającego w stronę Dębca. Obaj uczestnicy zjechali na Dębiec, gdzie załatwiono pokolizyjne formalności. Przerwy w ruchu nie zanotowano – wagon nabawił się natomiast czarnej „rysy” na lakierze za pierwszymi drzwiami.

**31.07.** Ponad 2,5 godziny trwały utrudnienia na trasie linii 79. W wyniku zderzenia pociągu z samochodem osobowym i koparko-ładowarką, doszło do całkowitego zablokowania ul. Góreckiej przy Południowej. Autobusy kierowano objazdami przez Krauthofera, Głogowską i Czechosłowacką. Ruch wznowiono około godziny 15.

**13.08. 5/10 685.** Uszkodzone naroże wagonu GT8 było efektem kolizji z samochodem Opel Vectra na skrzyżowaniu węzła Kórnicka. Kierujący samochodem osobowym wjechał na czerwonym świetle pod prawidłowo jadący tramwaj. Wstrzymanie ruchu: 14 minut (13.16-13.30). Pród tramwaju odmalowano na barwy niemieckie.

**14.08. 11/3 652.** Około godziny 7.10 nastąpiło całkowite wstrzymanie ruchu tramwajowego na trasie Piątkowskiej. Ze względu na awarię wodociągową na osiedlu Bonin doszło do podmycia torowiska

na odcinku od przystanku Bonin w kierunku pętli (łącznie ok. 400 metrów toru). W godzinach 8.00-8.30 z zablokowanego odcinka wycofano łącznie 7 pociągów tramwajowych, tramwaje linii 9 i 11 kierowano objazdami do pętli Połabska.

**16.08.** Kolejne podtopione torowisko. O godz. 14.00 centrala otrzymała zgłoszenie o wyrwie przy torowisku na wysokości budynku nr 9 przy ul. 27 Grudnia. W godzinach 17.50-18.10 nastąpiło wstrzymanie ruchu tramwajowego w celu przeprowadzenia monitoringu przewodów kanalizacyjnych przez pracowników przedsiębiorstwa Aquanet, później pracownicy Pogotowia Torów rozpoczęły zasypywanie wyrwy. W dniu 17.08 w godzinach 11.30-13.05 ul. 27 Grudnia została ponownie zamknięta dla ruchu tramwajowego – pojazdy kierowano objazdami.

**26.08. TRAM123 2199.** Próbę zatrzymania pędzącego na sygnale dźwigu podjął niepełnoletni rowerzysta, uderzając w bok TRAM-a na ul. Głogowskiej (na wysokości parku Wilsona). Rowerzysta miał dużo szczęścia – odbił się od ciężarowego MAN-a na wysokości pierwszej osi. Odmówił pomocy lekarskiej i oddał się wraz z rowerem z miejsca zdarzenia. Poinformowano CNR, a po rozmowie CNR z SRD-KMP dźwig kontynuował jazdę.

**PRZYSTANEK**

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań  
EMAIL REDAKCJI: [przystanek.kmps@interia.pl](mailto:przystanek.kmps@interia.pl)

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak ([kurczakk@interia.pl](mailto:kurczakk@interia.pl))  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

KOREKTA: Kamila Panasiuk, Tomasz Gieżyński  
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.

**30.08. 8/4 683.** Znany dotychczas z działalności szybkiego reagowania motorniczy o pseudonimie RMB debiutuje w *archiwum*. Do zwarcia silnika w prowadzonym przez naszego kolegę wagonie GT8 doszło na przystanku Bałtyk (kierunek Górczyn). Po doraźnej naprawie wykonanej przez pracowników pogotowia technicznego motorniczy zjechał o własnych siłach do zajezdni Madalińskiego. Przerwa w ruchu trwała 8 minut (23.08-23.16).

**Usterki wagonów niskopodłogowych**

Data	Linia	Wagon	Wstrzymanie	Usterka	Miejsce / kierunek jazdy	Zjazd do zajezdni
3.07	12/7	410	17.43-17.48	Awaria pompy HBA	Rondo Starołęka / Starołęka	O własnych siłach
23.07	12/3	404	14.22-14.49	Wyciek oleju w pompie hydraulicznej HBC wózka C	Rondo Kaponiera / Os. Sobieskiego	O własnych siłach
24.07	12/3	406	19.39-20.08	Awaria zasilania, niedolegający pantograf	Roosevelta / Słowackiego / Starołęka	Zepchnięty przez 14/4 511
27.07	12/2	404	16.57-17.10	Awaria wózka C	Zamenhofa / Pawia / Starołęka	O własnych siłach
29.07	12/2	409	17.24-17.31	Awaria wózka C	Roosevelta / Most Dworcowy / Os. Sobieskiego	O własnych siłach na S-1
2.08	13/4	407	12.00-12.12	Awaria wózków B i C	Grunwaldzka / Grochowska / Starołęka	O własnych siłach
6.08	13/1	406	18.37-18.47	Awaria pompy HBA	Fredry / Al. Niepodległości / Junikowo	O własnych siłach na Gajową
10.08	13/5	408	11.02-11.22	Awaria przekształtnika	Most Teatralny / Junikowo	Zepchnięty przez 10/3 84+83 na Budziszyską
11.08	13/3	407	13.12-13.25	Zablokowany III wózek	Grunwaldzka / Smoluchowskiego / Junikowo	O własnych siłach
12.08	13/5	410	16.20-16.54	Awaria wózka C i wyciek oleju	Podgórna / Zielona / Starołęka	O własnych siłach na os. Lecha
13.08	13/8	404	5.58-6.08	Oberwany lej piasecznicy	Roosevelta / Słowackiego / Junikowo	O własnych siłach
14.08	13/8	408	13.06-13.20	Awaria wózka C	Al. Marcinkowskiego / Starołęka	O własnych siłach
18.08	13/9	408	12.39-12.47	Awaria wózka C	Junikowo (pętla)	O własnych siłach
18.08	13/9	408	15.07-15.29	Awaria układu sterowania	Grunwaldzka / Matejki / Starołęka	Zepchnięty przez 6/4 112+111 na S-3
18.08	13/1	408	21.09-21.23	Pompa HBB trzeciego wózka (zagrany olej)	Junikowo (pętla)	O własnych siłach na S-1
23.08	13/7	402	10.00-10.09	Awaria pompy HBB	Zamenhofa / Piłsudskiego / Junikowo	O własnych siłach
24.08	13/3	406	11.22-11.33	Zwarcie pierwszej grupy silników	Kórnicka / Politechnika / Starołęka	O własnych siłach
25.08	15/1	509	15.43-15.49	Usterka układu sterowania	Roosevelta / Most Teatralny / Os. Sobieskiego	O własnych siłach