

Wagon typu Carl Weyer wydobyty po wspólnej akcji służb MPK i KMPS W poszukiwaniu zabłoconego tramwaju

Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak

Historia Carl Weyerów w Poznaniu sięga roku 1904. Wtedy to do stolicy Wielkopolski dostarczono osiem pierwszych wagonów silnikowych z fabryki w Duesseldorfie. Tramwaje były stylistycznie bardzo podobne do już posiadanych wozów silnikowych (typ II i III), dysponowały jednak mocniejszymi silnikami (o mocy 20 KM). W 1905 roku do Poznania dotarło pięć pierwszych wagonów doczepnych – nieco krótszych (7,5 zamiast 8,7 metra) i wyposażonych w inne okna (prostokątne zamiast zakończonych łukowo). Flota Carl Weyerów stopniowo rosła, aż do poziomu kilkudziesięciu sztuk. W latach 1904-1917 dostarczono łącznie 55 wagonów (szczegóły w tabeli), z których większość stanowiły wozy silnikowe. 14 sztuk doczepek zmontowano w Poznaniu – na terenie warsztatów PKE przy ul. Gajowej.

Carl Weyery służyły mieszkańcom miasta przez ponad pół wieku. Ostatnie wagony doczepne zjechały z tras w 1960 roku, a ich wycofywanie związane było między innymi z dużymi dostawami wagonów generacji N. Warto wspomnieć, że doczepki z Duesseldorfu były ostatnimi eksploatowanymi wagonami z otwartymi pomostami. Część wagonów złomowano, niektóre (co najmniej 2 sztuki) trafiły na działki by pełnić funkcję altanek. Tak stało się między innymi z wagonem numer 305, pochodzącym z pierwszej serii wagonów doczepnych (1905 r.). W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych wóz trafił na działkę w podpoznańskim Fabianowie, gdzie pełnił „służbę” przez kolejne kilkadziesiąt lat. Historia tego wagonu jest ciekawa – po rozładunku traktowany był jako niewielka stodoła, stał się także luksusową budą dla psa. Sąsiedztwo ze stawem dało możliwość wykorzystania tramwaju także jako budki dla wędkarzy.

Akcję podniesienia wagonu poprzedził szereg czynności przygotowawczych (po stronie właściciela) i rozpoznawczych (po stronie łączonej ekipy MPK/KMPS). Operacja wydobywania wagonu 305 nie była łatwym zadaniem. Utrudniał je miękki teren, a wysoki poziom wód gruntowych oznaczał ryzyko utopienia dźwigu i lawety. Dodatkowo drogę do wagonu zagradzał staw oraz posesja sąsiada. Jedną z wielu koncepcji było wyprowadzenie pudła po grobli międzystawowej na drewnianych balach. To wszystko sprawiło, że cała akcja musiała być dobrze przygotowana – a biorąc pod uwagę unikatowość wagonu, nie można było sobie pozwolić na jakikolwiek błąd. W ostatecznym rozrachunku



Wielki Czwartek i wielkie znalezisko.

Fot.: Michał Prałat

właściciel terenu zapowiedział uporządkowanie terenu z chaszczy we własnym zakresie, a także – co chyba najważniejsze – zasypanie kluczowego dla sposobu prowadzenia operacji stawu. To właśnie miejsce po nim stanowiło największą zagadkę w przypadku empekowskiego ciężkiego sprzętu – czy pojawienie się dźwigu MAN123 i ciągnika Ursus z przyczepą spowoduje jedną z najbardziej spektakularnych akcji w historii MPK, czy też może wszystko uda się bez kłopotów i pojazdy się nie utopiają?! W sukurs przyszła też sąsiadka – umożliwiła przejazd przez swoją posesję, zdemontowano zatem fragment płotu. Wszystko było gotowe na kulminacyjny moment.

Ostatecznie operację zaplanowano na 9 kwietnia – Wielki Czwartek. Kilkunastoosobowa ekipa KMPS pojawiła się na miejscu na tyle szybko... że jeszcze przed właścicielem. Punktualnie o 7.30, już w towarzystwie gospodarza, dziarskim krokiem przekroczono teren posesji, by zabrać się do pracy. Założenie było takie, by obkopać wagon dookoła, co miało ułatwić podniesienie i zmniejszyć ryzyko uszkodzenia wagonu. Problemem były bardzo rozrośnięte korzenie okazałego orzecha, stojącego tuż obok wagonu. Niektóre ich elementy wręcz opłatały dolne partie nadwozia. Po godzinie wagon był gotowy do podniesienia, a dźwig przygotowany do pracy – i rozpoczęto podnoszenie wagonu. Nic się nie utopiło, choć koleiny pozostawione na miejscu były



„I ja tam byłem, łopaty użyłem”. Klubowicze w akcji – na chwilę przed rozpoczęciem prac ziemnych. Od lewej: Andrzej Kłos, Mikołaj Szymański, Tomasz Gieżyński, Jędrzej Nowak, Błażej Brzycki, Bartosz Kopeć, Jakub Gielniak, Adam Werczyński, Bartosz Burchardt, Michał Górny i Daniel Nowakowski. Na sesję nie załapali się: Rafał Bręczewski, Jakub Barciszewski i Michał Prałat.

Fot.: Marcin Jurczak

nico głębsze niż w okolicy. Dokładnie o 8.46 wagon Carl Weyer nr 305 oderwał się od ziemi, pozostawiając pod sobą betonowe słupki pełniące rolę fundamentów i tysiące łupinek zgromadzonych przez ostatnich mieszkańców wagonu – gryzonie. Jeden z gospodarzy wozu został zresztą beczelnie obudzony rykiem TRAM-a, szybko czmychnął zatem w zarośla, nie do końca mając świadomość burzenia swojego lokum. Krótko przed godziną 10 rano zabytkowy transport dotarł do bram zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej. Cały spektakl oglądała grupa zadowolonych hobbystów oraz kierownik SR.

Co teraz będzie? Z ul. Głogowskiej, po kilku dniach postoju (konieczne było dokładne zabezpieczenie lawety przed kilkudziesięciokilometrowym transportem), wóz trafił do Biskupic. To właśnie tam oczekiwać będzie na lepsze czasy – w towarzystwie (między innymi) wagonu typu S₂D. Co będzie dalej – nie wiadomo. Wagon nie posiada podwozia, a samo pudło jest mocno sfatygowane. Najważniejsze jednak jest to, że pudło wagonu przywiozło razem ze sobą wartość ponadczasową i absolutnie unikalną – warstwę historyczną. Tą tkanką w przypadku naszego CW jest jego numer 305, dokumentujący dzieje wozu i pozwalający ewentualnej replicy (bo tak obiektywnie trzeba będzie nazwać próbę odbudowy tego wagonu) nadać miano kontynuatora tego najstarszego z naszych historycznych pojazdów. Wóz 305 jest wozem doczeplnym – konieczne będzie zatem także dopasowanie do niego silnika – na tyle „starego” by historycznie pasował do doczepki (czyli z lat 1905-1960). Carl Weyer silnikowy? Zieleniewski? Ringhoffer? Tych trzech, jak do tej pory, próżno szukać

w zbiorach MPK i KMPS. Czy alternatywą dla nich jest sporo młodszy, ale będący dużo bliżej poznańskich torowisk wagon typu Heidelberg? Lub, o ile okoliczności pozwolą, wciąż dostępny w Szczecinie pojazd tamtejszego typu Bremen, czyli nasz poznański „szczeciniak mały” S₁? O losach uratowanego Carl Weyera zadecyduje czas. Zobaczymy, czy będzie miał okazję godnie pokazać wszystkim poznanikom, czym był dla miasta i historii jego komunikacji.

Dostawy wagonów typu Carl Weyer

Rok dostawy	Dostarczono silnikowych	Dostarczono doczeplnych
1904	8 szt.	–
1905	5 szt.	6 szt.
1906	4 szt.	–
1907	3 szt.	6 szt.
1909	5 szt.	–
1910	6 szt.	–
1911	6 szt.	6 szt.
1914	–	14 szt.*
Razem:	37 sztuk	32 sztuki

* – montaż w warsztatach Poznańskiej Kolei Elektrycznej przy ul. Gajowej

Zakup tramwajów niskopodłogowych a wagony z demobilu Eurotramwaje i co dalej?

Karol Tyszką



Zestawy GT8+B4 z powodzeniem kursują w Duesseldorfie. Pocziwe „jednookie” helmuty nie są już tak kuszącą alternatywą jak kiedyś. Na zdjęciu wagon 2759 – obecny poznański 692.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 21.08.2003

Jak wiadomo wszem i wobec, MPK Poznań rozpisało przetarg na zakup czterdziestu tramwajów niskopodłogowych, które mają być dostarczone do rozpoczęcia EURO 2012. W teorii te wagony po zakończeniu mistrzostw miałyby zastąpić około 65 sztuk tramwajów z demobilu, które obecnie kursują po naszym mieście. Z jednej strony – biorąc pod uwagę bardzo zaawansowany wiek tych wagonów i związaną z tym wysoką awaryjność – nie wątpię, że jest to możliwe. Ale tylko dwie rzeczy są w tym momencie pewne: to, że będziemy musieli zмагаć się z naszym niemieckim i holenderskim demobilem do 2012 roku i to, że długo po roku 2012 wagony te nie pociągną. Czy nowe tramwaje będą odpowiednio bezawaryjne? Czy aby na pewno dadzą radę dotrzeć na czas? A może trzeba będzie po raz kolejny udać się na zakupy z drugiej ręki do naszych zachodnich sąsiadów? W niniejszym artykule chciałbym przybliżyć sytuację taborową na Zachodzie.

Niemcy

Niestety, dobre czasy w Niemczech się skończyły i zamiast chodzenia na zakupy, próby znalezienia używanego taboru kompatybilnego z wymaganiami poznańskimi przypominają bardziej chodzenie prośbie. Frankfurt nad Menem właśnie wysłał 15 sztuk zalegających tam tramwajów typu Pt do tureckiego miasta Gaziantep, gdzie trwa budowa nowej sieci. Do wzięcia zostało jeszcze ponad 20 sztuk „od zaraz”, natomiast w ciągu następnych kilku lat wycofywane będą wagony Ptb, posiadające wypustki pozwalające im na korzystanie z szerokich peronów metra. Wypustki te można dość łatwo zdemonstrować (posiadały je onegdaj niektóre wagony typu GT6, które trafiły do Poznania), gorzej będzie natomiast z automatycznymi schodkami. Tym niemniej wozy te są konstrukcyjnie i wiekowo zbliżone do dortmundzkich wagonów typu N8C, które masowo zakupił Gdańsk i po wykonaniu

ich modernizacji w podobnym zakresie mogą one stanowić całkiem sensowne dopełnienie poznańskiej floty.

Düsseldorf jest kolejnym miastem, od którego zakupiliśmy już pokaźną partię wagonów. Co ciekawe, zajezdnia Am Steinberg nadal wystawia 34 pocziwe stare składy GT8+B4, przynajmniej od poniedziałku do soboty. Choć wagony te są rocznikowo nieco nowsze od tych, które firma Rheinbahn odsprzedała Poznaniowi, to raczej nie stanowią już dla MPK tak atrakcyjnej opcji jak kiedyś. Ponadto po mieście kursuje jeszcze 29 ciekawych tramwajów typu GT8S. Podobnie jak ich bracia z wysuwanymi schodkami (GT8SU), wagony te są dwukierunkowe i dwustronne – mają drzwi z obu stron, a także dwie kabiny motorniczego. Poznań oczywiście nie lubi zbyt długich tramwajów dłuższych niż 30 metrów, ale gdyby kiedyś nastąpiła zmiana tej polityki, mielibyśmy do dyspozycji pojazdy o całkiem ciekawych parametrach i możliwościach. Niestety, będziemy musieli jeszcze nieco poczekać, aż będą one na sprzedaż. W Düsseldorfie powstaje bowiem nowa linia stadtbahnu, linia dla której zakupiony będzie tabor niskopodłogowy. Niskacze zastąpią nieco sędziwe już (produkcja 1974-75) helmuty.

Niestety, innego zdatnego do użytku w Poznaniu demobilu nie znajdziemy już w żadnym innym mieście na zachodzie Niemiec. Wszystkie inne miasta posiadające torowiska o rozstawie 1435 mm albo pozbyły się już starego taboru, albo też „obiecały” go innym polskim miastom (Kassel, Dortmund czy Norymberga).

Pozostają więc Niemcy wschodnie, które są obecnie na etapie pozbywania się ostatnich już sztuk tramwajów typu Tatra. Oferta, wbrew pozorom, nie brzmi wcale tak źle – rocznikowo wagony pochodzą z przełomu lat 80. i 90. Gabarytowo są nieco mniejsze niż wagony typu 105Na (szerokość 2200 mm, długość 14500 mm), ale nawet według niemieckich norm potrafią zabrać na pokład około 150 osób. Do tego większość z nich przeszła gruntowną modernizację. Tak w Berlinie, jak i w Rostocku do wzięcia będzie w najbliższych kilku latach kilkadziesiąt egzemplarzy. W Lipsku, w związku z problemami z cross-border-leasingiem tatury stoją już od 2007 roku i będą tak stały aż do 2012. Po tym czasie jednak – hulaj dusza. Dwudziestoparoletnie wagony po głębszej modernizacji spokojnie pojeżdżąby jeszcze długo.

Większe partie dawnych berlińskich tatur T6 (32 szt + 21 szt KT4Dt) możemy już obecnie podziwiać w Szczecinie. Niemniej, BVG w zeszłym roku przyjęło na stan pierwsze cztery z 206 sztuk wagonów Flexity (zwanych dawniej Incentro). Według planów BVG, do 2015 roku z ulic niemieckiej stolicy mają zniknąć wszystkie 452 tramwaje marki Tatra, zarówno typu T6, jak i KT4D. Wszystkie wagony przeszły w latach 90. gruntowną modernizację, łącznie z wymianą układu tyrystorowego. Warto także wspomnieć, że wagony typu KT4 w wielu miastach (m.in. w Cottbus, Gerze, Brandenburgii czy Tallinie) dorobiły się niskopodłogowych wstawek, które również wydłużają wagon

do całkiem szacownej długości prawie 30 metrów. Kilkaście KT4D w wersji z chopperem dostępne będzie od 2011 roku także w Poczdamie.

Austria

Stołeczne zakłady komunikacyjne w Wiedniu już w 1995 roku na dobre i na złe postanowiły związać się z produkowanymi lokalnie w dawnych zakładach Simmering-Graz-Pauker tramwajami typu ULF. Do 2014 roku Wiener Linien ma być w posiadaniu 300 takich wozów. W zamian za to oferowane na sprzedaż będą pokaźne ilości wagonów typu E₁ i E₂ oraz pasujących do nich doczepek. Podczas gdy E₁ to licencyjna wersja znanych u nas *helmutów*, tak E₂ to ich modernizacja, odpowiadająca z grubsza poziomowi zaawansowania technicznego wagonów typu Mannheim z chopperem. Choć są one w całkiem dobrym stanie, a wiekowo nie różnią się zanadto od poznańskich *stopiątek*, to jednak ich gabaryty (skład E₂+C₅ jest dłuższy niż 30 metrów) sprawiają, że ich eksploatacja w poznańskich warunkach byłaby kłopotliwa.

Graz, podobnie jak Poczdam, również zdecydował się odmłodzić swój tabor za pomocą wagonów Variobahn. 45 tych wagonów będzie kursować obok 17 Cityrunnerów. Dzięki temu Graz wyeliminuje prawie wszystkie wagony wysokopodłogowe – sześć- i ośmioosiowe wersje najróżniejszych wagonów wysokopodłogowych i na końcu z niską wstawką. Wagony pochodzą co prawda z lat 1963-1978, jednakże ich stan jest prawdopodobnie lepszy niż stan wielu wagonów przejętych przez Poznań z Rheinbahnu czy z Frankfurtu.

Niestety, ze względu na recesję oraz zastąpienie już wielu starszych konstrukcji w poprzedniej dekadzie, na tym kończą się właściwie możliwości zakupu wagonów z drugiej ręki w Europie Zachodniej. Wygląda na to, że przyszła dekada upłynie nam przede wszystkim pod znakiem nowych niskopodłogowców i „nowych” moderusów.



Wagon PtB 717 (tu na stacji Industriefhof) dostosowany do sieci szybkiej kolei miejskiej we Frankfurcie nad Menem. Pod względem zaawansowania technicznego i wieku PtB jest bardzo podobny do gdańskiego N8C.

Fot.: Karol Tyszka, 17.08.2004

Czytelnicy piszą, Redakcja odpowiada Z listów do redakcji

Zgodnie z przewidywaniami poruszony przez kolegę Marka Malczewskiego temat systemów biletowych spotkał się z żywiołową reakcją naszych Czytelników. Zagadnienie jest aktualne, a dodatkowo często traktowane emocjonalnie – „wady” systemu biletowego to przecież potencjalna opłata dodatkowa dla klienta. Do tematu wracamy, rozpoczynając drugą część biletowego artykułu listem naszego Czytelnika. Odpowiedź na polemikę ze strony autora zaprezentujemy – w następnym numerze Przystanku

Marcin Jurczak

Witam.

Z zainteresowaniem przeczytałem ostatni numer „Przystanku”, a zwłaszcza część dotyczącą taryfy opłat za przejazdy. Zgadza się, że obecnie jest ona mało klarowna i dosyć nieprzyjazna dla pasażera. Jednak dziwi mnie fakt, że autor na wszelkie zmiany patrzy tylko z perspektywy jej „psucia”. Nie podaje powodów, dla których zostały wprowadzone. Jako idealny przywołuje wariant z 1993 roku, mimo że od tego czasu wiele się w Poznaniu zmieniło. Otwarto PST i trasę przez Most Rocha, zmieniły stąd spadek zainteresowania niektórymi relacjami (linie 3, 4, 11) i słusznie wprowadzono kursowanie w takcie co 20 minut, bo chyba gołym okiem widać, że na Piątkowskiej czy Wilczaku w odniesieniu do linii 3 i 11 to wystarczy, a

połączenie tej pierwszej wpłynęło na oszczędności i większą frekwencję niż w poprzednim wariantcie (r. Kaponiera – Wilczak).


Jeśli chodzi o zmiany cen biletów, to decyzje o nich podejmuje Rada Miasta i zawsze jest ona polityczna. Niekiedy przez kilka lat taryfa pozostaje niezmienną (bo np. są wybory i radni boją się o elektorat). Z drugiej strony dochodem MPK jest dotacja z budżetu miasta, który przedkłada Prezydent. I stara się zamrozić dopłatę, lub nieznacznie ją podnosi. W sytuacji braku podwyżek cen oraz zbliżonych funduszach od miasta przy jednoczesnym znacznym wzroście kosztów (paliwo, prąd) oraz brakach kadrowych w firmie naturalną kolejną rzeczą jest brak dziury w budżecie. Szukając oszczędności, firma tnie inwestycje (ich tempo jest znacznie niższe niż w latach 2002-2004). Stąd jeśli radni zgodzili się na zmianę cen to była ona drastyczna. Dobrze by było, gdyby „Przystanek” podjął temat finansowania komunikacji przez miasto (na przestrzeni kilku lat).


Niemniej pewne poprawki są uzasadnione, np. przywrócenie biletu na 10 minut. Oby powstanie ZTM przyczyniło się do poprawy sytuacji w najbliższym czasie.


Pozdrawiam
Piotr Krawczyk


Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Bartosz Szymandera, Michał Prałat


 **Przetarg na tramwaje.** Protestów ciąg dalszy – tym razem, po uprzednim odrzuceniu protestu przez MPK, PESA i Alstom złożyły odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej przeciwko Solarisowi, kwestionując jego doświadczenie w produkcji tramwajów. Odwołanie zostało przez KIO odrzucone i Solaris wciąż pozostaje na placu boju.


 **Wildeckie objazdy.** W sobotę 18 kwietnia rano rozpoczęto wymianę łuków na ul. Górna Wilda w okolicach Różanej. W związku z tym tramwaje linii 2 i 9 jeździły objazdami przez Królowej Jadwigi i Wierzbicę. Wymianę zakończono zgodnie z planem w poniedziałek, 20 kwietnia w okolicach godz. 16. Natychmiast przywrócono ruch tramwajów przez Górną Wildę. Kolejna wymiana łuków w ul. Górna Wilda przeprowadzana była tydzień później, w dniach 25-26 kwietnia. Objazdy dla linii 2 i 9 były identyczne. W obu przypadkach o zmianie trasy pasażerów informowały tabliczki na przystankach i strona internetowa, a wagony w dniach objazdu były odpowiednio otablicowane.

 **Miasto się modernizuje.** Coraz więcej zmodernizowanych wagonów typu 105N, zwanych popularnie „moderusami”, pojawia się na ulicach naszego miasta. Nowy image ma już łącznie 10 składów. Nie zdarza się jednak, by wszystkie były jednocześnie w ruchu liniowym. Na dzień dzisiejszy najpoważniej uszkodzony jest wagon 336 po zderzeniu z 409.

 **Biletomaty na start.** W mieście raz po raz wyrasta nowy automat do zakupu biletów poznańskiego ZTM. Redakcja Przystanku wraz z kolegami z KMPS w dniu powstawania „Nowinek” doliczyła się 24 sztuk biletomatów. Wciąż brakuje nam ich więc jeszcze 16. Zastanawia tylko lokalizacja niektórych z nich – np. pętla tramwajowa Starołęka czy Ogrody, gdzie bilety i tak zawsze były dostępne w godzinach kursowania tramwajów. Czy potrzebny jest zatem biletomat tam, gdzie będzie podnosił dostępność biletów tylko w godzinach nocnych?

 **Taborowe ciekawostki.** Do wagonu 3G obsługującego linię 10 zdążyliśmy się już przyzwyczaić (ostatnim razem gościł na niej 25 kwietnia, był to wagon 807). Holendrom nadal nudzi się obsługiwanie linii typowo madalińskich i 11 kwietnia jeden z nich zagościł na szóstce. W ślad za holendrami poszedł niedawno „zmodernizowany” skład 224+223, który niecały tydzień później (17 kwietnia) pojawił się na linii 9.

 **Wymiana zwrotnicy na PST.** W nocy z 17 na 18 kwietnia nastąpiła awaryjna wymiana zwrotnicy przy stacji Słowiańska, dokładnie pierwszej licząc od strony miasta. Wcześniej przez dwa dni iglice były przyspawane na stałe, a prędkość w tym miejscu ograniczono do 5 km/h. W czasie wymiany zwrotnicy nie kursowała linia N21, a zamiast niej pomykał zatramwaj.

 **Uwaga poślizg!!!** MPK Poznań zakupiło 8 nowych smarownic, służących do smarowania obrzeży kół jezdnych podczas ich przejazdu po szynach. Pierwsze z nich zamontowano na rondzie Żegrze (kier. rondo Starołęka), Arciszewskiego (kier. Głogowska/Hetmańska),



Autobusy dla słońi.

W związku z otwarciem słoniarni na terenie poznańskiego Nowego ZOO, MPK Poznań Sp. z o.o. w dniach 25-26 kwietnia uruchomiło dodatkową linię Z na trasie Rondo Śródka – Warszawska – Krańcowa – Nowe ZOO. Linia kursowała w godzinach 9-19 z piętnastominutową częstotliwością i normalną taryfą opłat. Obsługę zapewnił wydział A-1 dwoma autobusami. W sobotę były to DAF MB200 1934 i Ikarus 280.26 1954, w niedzielę – dwa DAF-y (1934 i 1931).

Fot.: Mateusz Halaburda



Pierwszy moderus Beta.

W nocy 22/23 kwietnia zajezdnię Gajowa opuścił pierwszy zmodernizowany wagon N8C 1113 (po modernizacji oznaczany jako N8C-NF). Został on załadowany na lawetę i wywieziony do Gdańska, gdzie będzie woził pasażerów. Kiedy to jednak nastąpi, nie wiadomo, ponieważ wagon do tej pory nie przejechał samodzielnie nawet metra (nie licząc odcinków pokonanych w stanie zluzowanym, wynikających z podstawowych praw fizyki). Wóz ma być doprowadzony do stanu używalności w Trójmieście. Betę wyciągnięto z hali za pomocą wagonu typu N. Załadunek oznaczał między innymi wstrzymanie ruchu dla jednej brygady N21 i objazd dla drugiej.

Fot.: Marcin Jurczak





Gminy kupują... i sprzedają.


Tabor Rokbusu Rokietnica powiększył się o niskowejściowego mercedesa O405N, który otrzymał numer 017 i jest już siódmym autobusem sprowadzonym przez tego przewoźnika zza zachodniej granicy. Do grona rokiетnickich niskaczy dołączył także MAN NL222 (nowy numer: 010) – zakupiony we Francji. Ikarus 260.04, jeżdżący onegdaj w Rokbusie z numerem 010, został sprzedany firmie Ampex Bytom (tam otrzymał numer 009). Ponadto sucholeski ZKP ogłosił przetarg na sprzedaż dwóch autobusów marki Jelcz L120, wybudowanych w 1998 roku. Każdy z nich posiada 49 miejsc siedzących. Autobusy są utrzymane w stanie bardzo dobrym. Cena sprzedaży jednego pojazdu to 35 tys. zł brutto.

Fot.: Janusz Podolak

rondzie Śródka (od strony ul. Baraniaka oraz pl. Wielkopolskiego) i rondzie Starołęka (od strony Stomila).

 **Przetargów ciąg dalszy.** MPK Poznań zakłada zakup ok. 100 nowych autobusów do 2012 roku. Jeszcze w tym roku na poznańskie ulice ma wyjechać 25 sztuk (w tym 20 przegubowych i 5 dwunastometrowych). Przetarg na wartość ok. 26 mln zł ma zostać ogłoszony jeszcze w kwietniu. Poznański przewoźnik będzie ubiegał się o uzyskanie dotacji ze środków funduszy UE. Taka możliwość pojawiła się w ramach Działania 2.5 „Rozwój miejskiego transportu zbiorowego” znajdującego się w Priorytecie II „Infrastruktura komunikacyjna”.

 **Tarcze do lamusa.** 22 kwietnia 2009 r. był ostatnim dniem liniowej służby składu 198+197 przed jego modernizacją. Tym samym stare, charakterystyczne dla Poznania, tarcze dachowe pozostały tylko na wagonach 71 i 194+193, nie pozostał natomiast żaden skład zwykłych stopiątek z gniazdami WN na przedzie pierwszego i tyle drugiego wagonu.

 **Nasz kanciak w Warszawie.** Wczesnym rankiem 24 kwietnia, po ponadrocznym remoncie w poznańskiej Fabryce Pojazdów Szynowych, do Warszawy powrócił ex poznański tramwaj typu 102N 5. Wagon przeszedł naprawę główną, podczas której przywrócono mu historyczny wygląd. Kanciak otrzymał poznańskie malowanie historyczne (zielony + kość słoniowa). Wnętrze wagonu przywrócono do stanu pierwotnego. Nie odtworzono mu jednak rynienki nad oknami, a reflektor został umieszczony zbyt wysoko. Wagon będzie stacjonował na zajezdni R-3 Mokotów. W Warszawie można zobaczyć również inny ex poznański wagon, 102Na 42, który stacjonuje na R-4 Żoliborz.

Najciekawsze wstrzymania lutowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

1.02. 11/5 194+193. Archiwum za miesiąc luty otwiera Klubowiczka Michalina, która minutę przed godziną 5 rano utknęła *szybkowcem* na Ratajach. Brak rozruchu uziemił skład na ul. Jana Pawła II za skrzyżowaniem z Kórnicką. Ze względu na usterkę konieczne okazało się zepchnięcie składu do zajezdni, po 33 minutach wstrzymania – dokonano tego za pomocą 6/1 98+97. Warto dodać, że w związku z koplowaniem konieczne było zdjęcie osłony sprzęgu na wagonie 193. Osłona najprawdopodobniej została zgubiona – a po kilku dniach jazdy z dziurą do wagonu „dorobiono” nową, niestety niekoniecznie pasującą kolorystycznie do reszty składu.

4.02. N21/1 668. Pracowitą nockę zaliczyli Zwierzak i obsługa radiowozu U143. O 1.15 CNR otrzymała zgłoszenie, że na przystanku końcowym na os. Sobieskiego znajduje się nietrzeźwy pasażer – nie reagujący na próby wybudzenia. Pasażer (lat 17, rocznikowo 18) przewieziony został do miejsca zamieszkania, a tramwaj podjął kurs z 2-minutowym opóźnieniem. O godz. 4.08 CNR otrzymała kolejne zgłoszenie, tym razem o zanieczyszczeniu wnętrza wagonu wymiocinami. Zdarzenie miało miejsce podczas

kontroli biletowej. Tym razem „klient” był pełnoletni, choć niewiele starszy – lat 21. Ponownie interweniowała załoga U143, a kurs o 4.35 w kierunku centrum wykonał autobus rezerwowy (1961).

5.02. 67/5 1620. Do zderzenia autobusu linii 67 i samochodu ciężarowego doszło na ul. Radojewo na wysokości Jaškowiaka. Autobus jechał ze Śródki i zatrzymywał się na przystanku, a jadący za nim kierowca cysterny nie zachował ostrożności i najechał na tył hamującego. Szczęśliwie zdarzenie miało miejsce już po porannym szczycie komunikacyjnym, o 8.15. Gdyby doszło do niego kilkadziesiąt minut wcześniej, bilans ofiar byłby najprawdopodobniej wyższy. W wyniku zdarzenia ranne zostały dwie osoby: pasażerka (zwolniona ze szpitala po badaniach) i kierowca MPK (przebadany na miejscu zdarzenia). Siła uderzenia była tak duża, że kierowca stracił na chwilę przytomność, a autobus zepchnięty został do rowu za przystankiem. Na miejscu interweniować musieli TRAM123, by wyciągnąć solarisa na jezdnię. Kierowca 67/5 wjechał do zajezdni A-1... gdzie zasłabł – został przewieziony do szpitala przy ul. Kurlandzkiej.

7.02. Krótko po godzinie 7 rano, kierująca samochodem ciężarowym citroen Berlingo nie opanowała pojazdu na drodze i zjechała z jezdni, uderzając w skrynkę zasilającą sieć trakcji tramwajowej. Zdarzenie miało miejsce na wysokości przystanku POLW02 – Półwiejska kierunku AWF, rzekomo z winy kierującego innym pojazdem, który zjechał kobiecie drogą. Przerwy w ruchu tramwajowym nie odnotowano, zabezpieczono natomiast rozbitą skrynkę przed dostępem osób niepowołanych. Kobietę przewieziono do szpitala.

7.02. linia 107. Półtorej godziny utrudnień na linii 107 – to wynik awarii magistrali wodociągowej w okolicy przystanku autobusowego w Czapurach na ul. Poznańskiej (Czapury II). Doszło tam do całkowitego zalania jezdni na odcinku ok. 150 m. Od 9.30 do 11.05 autobusy kierowano objazdem przez Babki i Głuszynę, a później – po uzgodnieniu z dowódcą Straży Pożarnej – zalaną jezdnią. Szczęśliwie odbyło się bez wstrzymania ruchu autobusów – informacja o zalaniu dotarła do CNR bezpośrednio z Sekcji Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji, zanim jeszcze w Czapurach utknął zdążył którykolwiek autobus MPK.

8.02. linie 2/5/9/13/16. Pożar kamienicy na ul. Podgórznej spowodował czterogodzinne zamknięcie dla ruchu tramwajowego ul. Podgórznej i Strzeleckiej. Zgłoszenie o zdarzeniu otrzymano o 5.17, krótko przed godziną 6 wyłączono napięcie w sieci trakcyjnej. Tramwaje kursowały po zmienionych trasach, nie uruchamiano komunikacji zastępczej. Ruch tramwajowy przywrócono najpierw przez Strzelecką a później przez most św. Rocha. Na miejscu podstawiono dwa autobusy MPK do dyspozycji mieszkańców spalonej kamienicy – wóz 1056 do godz. 7.40 oraz zdjęty z linii 231/2 wóz 1972, który utknął na miejscu wstrzymania ruchu, wjeżdżając z pasażerami na zablokowany odcinek. Ruch tramwajowy całkowicie przywrócono krótko po godzinie 9.

8.02. Zapadnięcie się w torowisku dwóch betonowych płyt było przyczyną kolejnego wstrzymania ruchu tramwajowego na ul. Głogowskiej. Na wysokości numeru 41 w kierunku Dworca Zachodniego stwierdzono znaczny ubytek gruntu pod nawierzchnią – wyplukany został drobny tłuczeń. Tramwaje linii 5 kierowano przez Wierzbicę, a 8, 14 i 18 – przez Reymonta. W kierunku Hetmańskiej *bimby* kursowały po trasie – wstrzymywano je jednak na czas prowadzenia prac na okres kilku-kilkunastu minut. Po oględzinach, gdy nie stwierdzono awarii wodociągowej, dziurę wypełniono tłuczniem i tramwaje wróciły na trasy. Utrudnienia na Głogowskiej trwały około 6 godzin (11.26-17.35).

9.02. 14/6 152+153. Godzinne wstrzymanie zapewnił pasażerom *fallus* w komunikacyjnym szczycie popołudniowym i w samym centrum miasta. Na przystanku Rondo Kaponiera (kierunek Górczyn) punktualnie o godzinie 17.19 doszło do awarii napędu. Dziesięć minut później rozpoczęto kierowanie tramwajów objazdami. O 17.44 udało się uruchomić tramwaj i rozpoczęto zjazd do zajezdni. Jeszcze przed Bukowską skład zatrzymał się jednak ponownie, blokując ul. Roosevelta i całą okolicę. O 18.15 rozpoczęto spychanie tramwaju do zajezdni pociągiem 15/4 503. Kolejne kilkadziesiąt minut zajęło służbom NN ręczne kierowanie ruchem w centrum.

9.02. Godzinna obserwacja sygnalizacji świetlnej na rondzie Starołęka dała obraz, jak tragiczna panuje



24.02. 2/5 212+211. O 13.16 doszło do wykolejenia pociągu tramwajowego linii 2 w momencie wjazdu na rondo Kaponiera (kierunek: Dębiec). W wyniku zdarzenia 5 osób zostało rannych. Drugi wagon pociągu pojechał w prawo zamiast prosto – czym doprowadził do wykolejenia także pierwszego poprzez „wyciągnięcie” go z torów. Najprawdopodobniej przyczyną wykolejenia były znaczne siły dynamiczne oddziałujące na prawą iglicę zwrotnicy (wynikające ze znacznej prędkości i przyspieszania tramwaju) – a w ich efekcie mogło dojść do odchylenia iglicy od pionu, wspięcia na iglicę obrzeża prawego koła I osi I wózka wagonu 211... i przełożenia zwrotnicy pod wagonem. Na skutki wykolejenia miała wpływ także prędkość, w momencie przejazdu przez rozjazd wynosząca około 30 km/h. Komisja badająca przyczyny wypadku wniosowała m.in. o wymianę iglicy przedmiotowej zwrotnicy (a do tego czasu wprowadzenie ograniczenia prędkości do 5 km/h – ograniczenie wprowadzono). Kilkadziesiąt metrów przed miejscem zatrzymania po wykolejeniu, tachograf odnotował ok. 35-sekundowy postój tramwaju. Prawdopodobnie motorniczy zatrzymał się przed rondem, a po otrzymaniu zezwolenia na wjazd rozpędził zbyt mocno i doszło do wykolejenia. Ruch na rondzie Kaponiera wznowiono około godz. 15, wcześniej kierując tramwaje najróżniejszymi objazdami (przejezdne były łuki ronda z obu stron w kierunku ul. Św. Marcin).

Fot.: Marcin Jurczak

tam sytuacja. Tramwaje wjeżdżające na rondo oczekiwały na światło od 37 sekund wzwyż (rekordzista: 144 sekundy!), zjeżdżające: 11-125 sekund. Przejazd tramwajów utrudnia ponadto brak synchronizacji sygnalizacji wjazdowej i zjazdowej oraz samochody blokujące zjazd z ronda stojąc na torowisku. Obserwacji dokonano z przystanku RSTA06 – czyli przed rondem jadąc od strony Starołęki.

13.02. Pęknięcie szyny na łuku lewoskrętu z ul. Roosevelta na most Dworcowy było przyczyną trzygodzinnych (12.02-15.12) utrudnień w ruchu tramwajowym. W związku z tym, że usterka zagrażała wykolejeniem, podjęto decyzję o natychmiastowej, prowizorycznej naprawie. Po godzinnym (12.02-13.00) przepuszczaniu wagonów pod nadzorem, *bimby* w kierunku PKS-u pojechały objazdem przez ul. Towarową. Szynę

zabezpieczono i wzmocniono poprzeczką – do wymiany w godzinach nocnych. Na przystankach Rondo Kaponiera, Bukowska oraz Most Dworcowy służby NN informowały pasażerów o zmianie tras. W ramach informacji pasażerskiej uruchomiono między innymi *szczekaczki* zamontowane na dachach radiowozów NN.

14.02. 8/4 689. Do wykolejenia zjazdowej ósemki doszło o 23.22 na rondzie Kaponiera. Tramwaj jechał w kierunku mostu Dworcowego i dalej do zajezdni Madalińskiego. Motornicza ręcznie przełożyła zwrotnicę, a następnie wsiadła i pojechała. Zwrotnica „odbiła” pomiędzy II a III wózkiem, doprowadzając do wykolejenia drugiej połowy wagonu GT8. Tramwaj wstawiono przy użyciu dźwigu o godz. 0.10. Ruch wznowiono o godz. 0.29 – w związku z uszkodzeniem układu niskiego napięcia konieczne stało się zepchnięcie wagonu 689 do zajezdni (czego dokonał skład 274+275 z 12/4).

16.02. O 18.55 CNR otrzymała zgłoszenie o wtargnięciu agresywnego mężczyzny na teren zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej. Mężczyzna zachowywał się wulgarnie i wyciągnął duży nóż. Pracownicy ochrony obezwładnili go i – celem unieruchomienia – założyli mu kajdanki. Na miejscu interweniowali funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji, a po przebadaniu przez pracowników pogotowia ratunkowego mężczyzna przewieziony został do szpitala przy ul. Kurlandzkiej.

17.02. 3/4 689. Drugie w ciągu kilku dni wykolejenie wagonu 689 – poważniejsze w skutkach. Motorniczy wjeżdżając na rondo Starołęka z zamiarem jazdy na wprost w kierunku ronda wykoleił się i uderzył w zjeżdżający z ronda tramwaj linii 12/4 (wagon 405). W wyniku zdarzenia z torów wypadły wszystkie cztery wózki wagonu GT8, a rondo było nieprzejezdne przez ponad 1,5 godziny (7.55-9.37). W wagonie 405 przerysowany i rozdarty został bok II i III członu, w 689 – zbita jedna przednia szyba, oderwany kłoc hamulca szynowego I wózka i przerysowany lewy bok tramwaju (w szczególności I członu). Rannych osób nie było.

19.02. 12/4 401. Awaria combina na trasie PST na pół godziny zablokowała szybki tramwaj w kierunku centrum. Jednocześnie rozpoczęto kierowanie

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

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (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
NAKLAD: 50 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.

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

tramwajów objazdami – by nie wjeżdżały na zablokowaną uszkodzonym pociągiem trasę. Tatrę jadącą od strony Starołęki skierowano z Roosevelta w lewo, w kierunku Ogrodów. Niestety na ul. Dąbrowskiego przed Kraszewskiego doszło do połamania pantografu w wagonie 401. Niskopodłogowca zepchnięto na zeberko pętli Ogrody za pomocą 17/5 196+195 – z przeznaczeniem do odholowania. Wstrzymanie na ul. Dąbrowskiego trwało pół godziny (16.28-16.59).

27.02. 8/9 682. Kolejne „poważne” zdarzenie tramwajowe. O 11.30 doszło do zderzenia tramwaju linii 8/9 jadącego w stronę Górczyna z autobusem turystycznym prywatnego przewoźnika. Z relacji motorniczego wynika, że autokar zjechał na drogę skręcając w lewo z ul. Roosevelta na most Dworcowy. Zdaniem kierowcy autokaru – to motorniczy wymusił pierwszeństwo. W wyniku zderzenia (tramwaj uderzył prawym narożem w bok autobusu), doszło do „wyciągnięcia” z torów dwóch pierwszych wózków i pierwszej osi trzeciego wózka. Straty w wagonie są duże – doszło do przesunięcia i odkształcenia podłogi, zbitcia szyb, prawego naroża, uszkodzenia pantografu. Ustawianie na torach wykolejonego wagonu trwało 45 minut, tramwaje kierowano objazdami. Komunikację zastępczą zapewniło na ul. Głogowskiej 6 autobusów.

Usterki wagonów niskopodłogowych

Data	Wstrzymanie	Linia	Wagon	Miejsce, kierunek jazdy	Usterka	Zjazd do zajezdni
5.02	16.09-16.37	12/4	404	Zamenhofa / na Skarpie, kier. Os. Sobieskiego	Brak komunikacji w układzie sterowania	Zepchnięty na Zawady przez 4/4 112+111
7.02	5.03-5.24	12/2	407	Roosevelta / Most Teatralny, kier. Os. Sobieskiego	Zablokowany wózek A	Zjazd samodzielny przez os. Sobieskiego
9.02	6.03-6.35	12/4	407	Rondo Rataje, kier. Os. Sobieskiego	Awaria systemu komputerowego	Zepchnięty na Zawady przez 7/5 661
14.02	7.07-7.14	12/5	404	Królowej Jadwigi, kier. Os. Sobieskiego	Brak rozruchu	Zjazd samodzielny
17.02	16.40-17.15	12/4	408	PST Kurpińskiego, kier. Starołęka	Brak rozruchu	Zepchnięty na S-1 przez 16/6 326+327, do odholowania
18.02	10.05-10.22	15/1	511	Wyjazd z trasy PST, kier. Budziszewska	Załączenie hamulca sprężynowego	Zjazd samodzielny
19.02	15.53-16.27	16/8	502	PST przed stacją Lechicka, kier. Os. Lecha	Pęknięty wał układu hamulcowego I wózka	Zjazd samodzielny