

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 8 (76)  
16 sierpnia 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

## Panie, tramwaje nie jeżdżą?

Marcin Jurczak

W dniach 12-15 sierpnia, zmienioną trasą kursowały linie W1, 12, i 15. W związku z pracami prowadzonymi na PST, jeździć tam mogły wyłącznie tramwaje dwukierunkowe (W1 o przedłużonej trasie: Głogowska/Hetmańska – Rondo Kaponiera – Os. Sobieskiego). Zawieszono kursowanie linii 14, dwunastkę wysłano na Połabską, a piętnastkę na Piątkowską. Nastąpiła też mała rotacja wozów niskopodłogowych. RT6N1 po remoncie Kaponiery wróciły na dwunastkę, a Combino wyjechały na szóstkę.

### Trasa

Prace na PST prowadzone są w kilku etapach. Przez 4 dni towarzyszyło im częściowe zamknięcie trasy w ciągu dnia. Przez dwa dni wyłączony był jeden tor na odcinku obejmującym przystanki Lechicka i Kurpińskiego, a dwa następne – Słowiańska i Al. Solidarności. W tym czasie tramwaje kursowały wahadłowo tym torem, który akurat nie był naprawiany. Największą atrakcją pozostawało bowiem to, że wykorzystano znajdujące się na PST tzw. "przelotki". Ze względu na to, że są one rzadko wykorzystywane, ruch na nich (czyli przejazd z jednego toru na drugi) odbywał się z ograniczeniem prędkości do 5 km/h. Na odcinku jednotorowym porządku pilnowali pracownicy MPK, wyposażeni w system łączności oparty na telefonii komórkowej. Dalsza część trasy (Roosevelta / Kaponiera / Głogowska) nie wyróżniała się niczym szczególnym.

### Tabor

Do obsługi linii W1 zaangażowano wszystkie sprawne wozy GT8ZR, łącznie 5 sztuk (903-907). Pojazdy te są jedynymi w pełni funkcjonalnymi wozami dwukierunkowymi w taborze MPK, posiadają bowiem drzwi po obu stronach pudła, wraz z możliwością ich otwierania w dowolnym kierunku. Obawy budziło jedynie to, czy wozy poradzą sobie na PST. I nie chodziło tutaj o parametry rozruchu czy hamowania (podobne przecież do wszystkich innych wozów GT), ale o układ i mechanizm zamykania drzwi. Dwukierunki posiadają bowiem jedynie czworo drzwi po każdej ze stron, z czego pierwsze i ostatnie mają tylko jedno skrzydło. Dodatkowo wagon wyposażony jest w płyty naciskowe na pierwszym stopniu w drzwiach wejściowych (stanie na nich uniemożliwia zamknięcie) oraz

fotokomórki, podobne do znanych z jednokierunkowych wozów GT sprowadzonych z tego samego miasta. U nas w GT8ZR zamontowano dodatkowe przyciski do "oszukiwania" fotokomórek, bez których liniowa eksploatacja wagonów byłaby dużo cięższa.

### Ludzie

Z miłośniczego punktu widzenia ciekawe byłoby nazwanie linii Sobieskiego – Głogowska/Hetmańska czternastką. Dobrze jednak, że tak się nie stało. Pasażerowie widząc "dziwny" pojazd linii W1 zauważali bowiem, że "coś jest nie tak jak być powinno". Mając do wyboru tramwaj wahadłowy albo autobus wsiadali posłusznie do W1 i jechali. Gdyby natomiast na pętli na Sobieskiego pojawiła się czternastka, zaraz padłyby pytania: "a gdzie jest 12? a gdzie 15?". Trochę zamieszania wprowadzały więc odstawione na pętli Sobieskiego cztery składy stopiątek – czy raczej – tablice linii 14 w nich umieszczone. Przepelnienia wagonów GT8ZR notowane były jedynie w sporadycznych przypadkach (gdy z przyczyn zewnętrznych następowały problemy z utrzymaniem częstotliwości i tramwaj nie pojawiał się na przystanku np. 30 minut). Dantejskich scen na trasie PST nie było, przyciski do wyłączania fotokomórek w drzwiach okazały się jednak być bezcenne.



W1/3 904 przelatuje przelotką z toru niewłaściwego na właściwy.

Fot. Marcin Jurczak, 12.08.2006



**Podbijarka do robót tramwajowych BEAVER JUNIOR 4S, wypożyczona została specjalnie na potrzeby remontu PeSTki, z Przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.**

**Moc: 65 KM**

**Prędkość podbijania: 80 m/h.**

**Fot. Marcin Jurczak, 12.08.2006**

## Obsługa

Ciężaru obsługi linii W1 podejmuje się już od jakiegoś czasu Wydział Tramwajowy S-2 Madalińskiego. Nie inaczej było i tym razem. Oprócz pięciu motorniczych obsługujących wagony, na każdej zmianie pojawiała się dwóch rezerwistów. Ich rolą było podmienianie motorniczych liniowych. W założeniu bowiem wagony kursować miały non-stop. Ruchem na Sobieskiego (w celu wyrównania częstotliwości kursowania kolejnych brygad) kierował dyżurny, na GLHE natomiast odjazd następował natychmiast po wymianie pasażerów i dokonaniu niezbędnych przełączeń wagonu. Występowanie przelotki sprawiało, że nie była możliwość utrzymania częstotliwości mniejszej niż 10 minut. W praktyce wagony kursowały co 12-15 co okazywało się wystarczające. Część pasażerów, poinformowana o objazdach przez lokalne media, przeczornie wybrała dobrze rozbudowaną na Piątkowie sieć linii autobusowych.

Pasażerom korzystającym z PST w tych dniach należałoby podziękować za cierpliwość i wyrozumiałość. Większość z korzystając z usług MPK w tych dniach zdawała sobie sprawę z konieczności przeprowadzenia remontu. Specyfika trasy PST polega na tym, że ruch na niej odbywa się przez całą dobę. Na pochwałę zasługuje więc fakt, że zdecydowano się na prace właśnie w czasie długiego weekendu oraz w wakacyjne noce.

## Objazdowa Kaponiera

**Marcin Jurczak**

Ekipy torowo-sieciowo-drogowe postanowiły urozmaicić nam życie i dorzuciły do wakacyjnych objazdów zamknięcie kawałka Kaponiera. Od nocy 28/29.07 do 12.08 odcinek torowiska pomiędzy Rondem Kaponiera, a Mostem Teatralnym pozostawał nieprzejezdny. Tym samym trasy zmieniała połowa linii tramwajowych, a przypadkiem także kilka autobusów linii dziennych i większość linii nocnych.

Prace w okolicy RKAP zaczęły się już kilka dni wcześniej wykopaniem z ziemi torowiska na rondzie od strony północnej. W związku z wymianą zwrotnic na rondzie od strony Teatrki (zarówno najazdowych, jak i zjazdowych) wyznaczono objazdy przez Rynek Jeżycki lub Gwarną i Marcinkowskiego.

Przejdźmy zatem do konkretów: linie 10 i 11 kursowały w obie strony przez Rynek Jeżycki, a piątka od Ogrodów przez Most Teatralny i Fredry (zatem tak jak jadąc od Stomila). Linię 15 skierowano z PST w lewo, następnie przez Gwarną wracała ona na Kaponierę i dalej po starej trasie (w drodze powrotnej przez Marcinkowskiego). Nieco wymieniły się trzynastka i dwunastka. Ta pierwsza z Grunwaldzkiej jechała przez Most Dworcowy i Królowej Jadwigi, natomiast druga z PST przez Fredry, Gwarną i Św. Marcin (powrót 27 Grudnia) oraz Strzelecką. Obie linie spotykały się przy AWF-ie i dalej razem podążały na Starolekę. Całości dopełniała ósemka, zawracająca na pętli ulicznej Fredry – Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – Św. Marcin – Gwarną.

Prawdziwym hitem była natomiast objazdowa trasa linii 14. Z uwagi na powagę sytuacji zacytujemy ją w całości:

**OS. SOBIESKIEGO** – Trasa PST – **Most Teatralny** – **Fredry** – **Gwarną** – **Św. Marcin** – **Rondo Kaponiera** – **Roosevelta** –

**Most Dworcowy** – **Wierzbicice** – **RYNEK WILDECKI** – **Górna Wilda** – **Królowej Jadwigi** – **Most Dworcowy** – **Roosevelta** – **Rondo Kaponiera** – **Św. Marcin** – **Marcinkowskiego** – **Pl. Wolności** – **27 Grudnia** – **Fredry** – **Most Teatralny** – Trasa PST – **OS. SOBIESKIEGO**  
(czcionką pogrubioną fragment objazdowy)

Ponadto objazdem (niemal tak twórczym jak dla linii 14) kursował *nockowóz* dwudziesty pierwszy: od 28/29 do 30/31.07 do Marcinkowskiego przez Fredry (w obie strony),



Panowie pracujący na Kaponierze nie życzyli sobie fotografowania. Gdy jednak poczuli się nadzorowani obiektywem aparatu, tempo prac na Rondzie wzrosło trykrotnie.  
**Fot.: Marcin Jurczak, 31.07.2006**



**Tradycyjnie już problem związany z koniecznością przekładania ręcznych zwrotnic nie został dostrzeżony – codziennie opóźniało to dziesiątki kursów.**

**Fot.: Marcin Jurczak, 31.07.2006**

a od nocy 01/02.08 N21 jeździł z PST przez Fredry, Gwarną, Marcinkowskiego, 27 Grudnia, Gwarną (po raz drugi), Św. Marcin, Rondo Kaponiera, Kraszewskiego, Zwierzyniecką i Dąbrowskiego do PST. Od nocy 11/12.08 tramwaj linii N21 nie kursuje wcale (więcej – w Nowinkach).

Ciekawostki taborowe? Większych zmian w obsłudze linii nie zanotowano. Combino dalej walczyły na 15, nieliczne w te wakacje RT6N1 wylądowały natomiast na linii 13. Madalina otrzymała w spadku dodatki dziesiątek w postaci jednej brygady. Do kompletnego wymieszania *stopiątek* głogowskich i forteczkańskich zdążyliśmy się już przyzwycząić.

Zmiany dotknęły autobusy kursujące do Dworca PKP. 51 i 68 dojeżdżały do Kaponierzy od strony ul. Roosevelta (przez

Libelta), 76 – przez Most Dworcowy. Najbardziej ucierpiała linia A, której pojazdy stały w korkach, oczekując na możliwość wykonania nawrotki przy Moście Teatralnym. Nawrotka ta pełniła bowiem funkcję objazdu za zamknięty przejazd przez tory na Kaponierze. Korzystały z niej także (nie stojąc jednak w korkach) autobusy linii nocnych, od 231 aż do 252.

### **Wrażenia z jazdy**

Trudno nie oprzeć się wrażeniu że remont ten mógł trwać dwa razy krócej. Tempo prac ekip w pomarańczowych kamizelkach było (patrząc z boku) delikatnie mówiąc kiepskie. I o ile mógłbym nawet zrozumieć leniwe “dłubanie” przy zwrotnicach gdzieś na przedmieściach, o tyle sytuacja taka na krzyżówce która jest komunikacyjnym sercem Poznania nie powinna mieć miejsca. W akcji “Kaponiera” udział wzięły prawie wszystkie możliwe typy pojazdów technicznych, od torowego GT6 aż po ciągnik rolniczy (?) z przyczepą.

Z okazji wpuszczenia na węzeł Most Teatralny tramwajów w nieco innych niż zazwyczaj relacjach pojawiły się problemy z sygnalizacją świetlną. Dotyczyło to głównie pojazdów poruszających się na wprost (Dąbrowskiego – Most) oraz na zwykle nieużywanych łukach. W krytycznych momentach, przed światłem które po prostu nie zapaliło odpowiedniego kierunku jazdy, tramwaje stały po około 10 minut. Na węźle MT zamontowano cewki do przekładania zwrotnic. Automatyki sterującej wajchami zabrakło jednak na Rynku Jeżyckim, Rondzie Kaponiera i przy wjeździe w ul. Gwarną.

Ruch na Kaponierze odbywał się płynnie. Zdarzały się jedynie problemy z samochodami które nie zjechały z krzyżówki i blokowały torowisko, nie powodowało to jednak większych opóźnień. Ciężar przesiadek związanych z linią W1 przeniósł się na Rondo Kaponiera. Odciażyło to nieco Most Dworcowy, mniej pasażerów wsiadało do W1 także na obu przystankach na ul. Towarowej.

---

## **Ikarus 280.26 autobusem historycznym**

**Łukasz Bandosz**

Zapewne wiele osób, zarówno miłośników, jak i zwykłych pasażerów, zauważyło ogromne zmiany, jakie od kilku tygodni zachodzą wśród poznańskich autobusów. Do służby na linii wprowadzane są nowe przegubowce marki Solaris oraz krótsze pojazdy MAN. W związku z tym MPK wycofuje sporą część taboru starszego. Mimo, iż na ulicach miasta wciąż będziemy oglądać autobusy Jelcz M11, Ikarus 280 czy Ikarus 260, to ich liczba zdecydowanie się zmniejszy. W zależności od stanu używanych autobusów MPK Poznań przeznacza je na złom lub na sprzedaż. Wywiad terenowy KMPS oraz miłośnicy z innych miast zauważyli już poznańskie ikarusy w służbie liniowej w Świerkłańcu na Górnym Śląsku.

W związku z taką sytuacją Klub Miłośników Pojazdów Szynowych rozpoczął starania o zachowanie przez MPK Poznań jednego z przegubowych ikarusów, który w zamierzeniu miałby pełnić funkcję pojazdu historycznego. Stowarzyszenie pragnie wspólnie z MPK przywrócić jednemu z poznańskich ikarusów wygląd jak najbliższy oryginalnemu. Planowana premiera węgierskiego autobusu miałaby nastąpić z okazji 25 rocznicy pojawienia się autobusów typu Ikarus 280 w Poznaniu – przypada ona na październik tego roku.

W najbliższych dniach spodziewamy się podjęcia formalnej decyzji przez władze MPK Poznań, ale optymizmem

napawa to, że w rozmowach z pracownikami różnych szczebli pionu autobusowego dało się odczuć pozytywne nastawienie do naszych propozycji. Na łamach Przystanku będziemy szczegółowo informować o postępach w tej sprawie.



**Teren dawnej zajezdni przy ul. Darzyborskiej.**

**(od lewej: 1523, 1736, 1141, 1557, 1503)**

**Fot.: Marcin Jurczak, 28.07.2006**

## Nowinki z Pyrogradu



Testowy Lion's CNG na ul. Sianowskiej, linia 86.

Fot.: Marcin Jurczak, 11.08.2006



W Tatrach rozpoczęło się montowanie wentylatorów chłodzących pompy olejowe. Na cały dzień wyjeżdżają jedynie te, w których zamontowano wentylatory (402 i 409), co nie uchroniło ich przed robieniem wstrzymań spowodowanych awariami pomp olejowych. W szczególnie upalne dni, pozostałe mają zakaz jeżdżenia po godzinie 9.00. (PW)



Klimatyzowane autobusy rozlały się po mieście. Na trasy wyjechały już wszystkie wozy dostarczone w tym roku. 30 sztuk Solarisów i 20 MAN-ów (nie licząc dwóch obsługujących linię 50). W imieniu pasażerów życzylibyśmy sobie aby monitoring i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej były standardem przy okazji następnych przetargów i dostaw. Przy okazji uruchomienia nowych wozów, wystawione są na sprzedaż: 1485, 1503, 1513, 1514, 1520, 1523, 1524, 1538, 1556, 1557, 1736. Ceny od 5.000 do 18.000 zł. W PKM Świerklaniec objawiły się natomiast: 1502 (ex 1149), 1504 (ex 1171), 1512, 1515, 1518, 1519 i 1537. (MJ)



ZNT, zwany od niedawna Modertransem rozbiera kolejne stopiątki. Z tras zniknął ostatni poznański szybkiowiec (194+193) i w chwili obecnej w ruchu liniowym pozostał nam już tylko jeden skład 105Nclassic (148+149). Z ZNT nie wyjechał jeszcze nowy nockowy helmuet (668), do "liniowej" eksploatacji powrócił natomiast po długiej przerwie wagon 102N 1 (i debiutował na "zerówce" 6 sierpnia). (MJ)



Na dwutygodniowych testach przebywał w Poznaniu MAN Lion's City zasilany gazem ziemnym. Pojazd pojawił się na liniach 69, 63, A i 86, wzbudzając sensacje wśród pasażerów. Cechy szczególne (oprócz silnika) – klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring, "niemieckie" urządzenie wnętrza

(miękkie fotele i lepszej jakości materiały wykończeniowe). Po początkowych problemach z drzwiami (II i III odskokowe), autobus dzielnie dotrwał do końca testów. (MJ)



29.07 przełożono ruch na ul. Hetmańskiej na południową nitkę i zabrano się za budowę nowych torów na ostatniej, południowej głowicy. Na odcinku od przystanków, aż do ul. Dmowskiego nie będzie płyty tylko podkłady strunobetonowe z mocowaniami SB3. (TG)



Wagony Combino nie pojechały na linii 15 na Piątkowską (12-15.08) tylko dlatego, że biuro techniczne nie mogło znaleźć wyników testów dla tego typu na tej trasie. Znalaziono jednak wyniki dla szóstki i przynajmniej wagony nie stały bezużytecznie. Z kolei Połabska jest trasą objazdową dla tatr od niemalże 10 lat, zatem pytanie "A czy tatra może jechać na Połabską?", wypowiedziane przez jednego z delegatów S3 na naradzie rozkładowej, należy uznać za zwyczajnie kompromitujące. Znowu daje znać o sobie brak koordynacji. Wydziały mają zakodowaną obsługę linii 12 tatrami, a linii 14 i 15 Combinami, zaś każdą zmianę przyjmują ze zjezoną sierścią z powodu braku informacji gdzie który typ może jeździć. Nikt tego nie wie na wrywki (poza miłośnikami) i, co gorsza, nikt wiedzieć nie chce. (TG)



Wiadomo było, że prędzej czy później "padną" oba DwuKabinki (212+211 i 118+117). Z tej okazji na W3 w ruchu liniowym z pasażerami pojawiły się prowizorycznie dostosowane do kursowania w dwóch kierunkach stopiątki (np. w dniu 9 lipca skład 90+89), zabierając pasażerów także podczas jazdy z tylnego pulpitu manewrowego. Zwykle stopiątki (zamiast Combino) pojawiają się też na W2. Wagon 204 nie świeci już napisem U2. Zarówno on, jak i widziane tamże inne składy (156 czy 234) przynoszą wstyd Wydziałowi S-1 swoim beznadziejnym otablicowaniem. (TG/MJ)

**informacje zebrali:**

*Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak,  
Piotr Wawrzyniak*



Ostatni dzień ruchu kołowego na południowej nitce starej Hetmańskiej

Fot.: Marcin Jurczak, 28.07.2006

Z dniem 1 września br. nastąpi „mała rewolucja” autobusowa w Poznaniu. Reorganizacji poddanych zostanie kilka linii, przybędą też nowe. Najpoważniejsze zmiany czekają mieszkańców Grunwaldu, korzystających w dniu dzisiejszym z linii nr 59, 77 i 78. Od dłuższego czasu bolączką tych linii była odmienna częstotliwość kursów, co w efekcie powodowało kłopotliwą synchronizację odjazdów i niską efektywność obsługi komunikacyjnej. Ponadto nie lada nowości czekają mieszkańców Dębca i Świerczewa oraz Naramowic. Ale po kolei.

## Koncepcja obsługi komunikacyjnej rejonu Ławica.

Zmiany w tym obszarze miasta spowodowane są przede wszystkim rosnącą ilością połączeń lotniczych oraz pasażerów Portu Lotniczego Ławica, a także potrzebą stworzenia wygodnego dojazdu z os. Bajkowego do Centrum Poznania. Z tej przyczyny linia nr 59 skierowana zostanie na Ronda Kaponiera prosto ul. Bukowską do Portu Lotniczego na Ławicy, gdzie zastąpi dzisiejszą linię autobusową nr 78. Osoby chcące dostać się na lotnisko nie będą już musiały objeżdżać os. Bajkowego, co ma miejsce obecnie w przypadku korzystania z linii nr 78. Warto wspomnieć, że dziś linia „78” charakteryzuje się najniższym wskaźnikiem punktualności wśród poznańskich linii autobusowych - ok. 63 % kursów wykonanych jest planowo. Wpływ na taką sytuację ma zbyt długi przebieg trasy i kongestie na ul. Obornickiej oraz Bukowskiej. Dlatego jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest skrócenie trasy „78”. Z dniem 1.09.br busy linii „78” dojadą z Szarych Szeregów tylko do R. Kaponiera.

Na ul. Bukowskiej pojawi się ponadto nowa linia autobusowa nr 48, która połączy R. Kaponierę z os. Bajkowym i Ławicą (ul. Perzycką). Linia „48” będzie niejaki wzmocnieniem linii nr 77 na odcinku Bałtyk – Ławica, dzięki czemu w godzinach szczytu na os. Bajkowym autobus będzie pojawiał się regularnie co 12’ (linia „77” co 24’ + linia „48” co 24’). Również linia nr 59 funkcjonować będzie z częstotliwością kursów co 24’, dzięki czemu cały układ linii obsługujących rejon Ławicy będzie doskonale zsynchronizowany. Zyskają nie tylko mieszkańcy os. Ławica, os. Bajkowego oraz pasażerowie Portu Lotniczego (tam dotrze także nocna 242), ale także klienci marketu „King Cross”. Niespodzianką zarówno dla mieszkańców całego Poznania jak i przyjezdnych, będzie linia lotniskowa „L”, czyli długo wyczekiwane bezpośrednie połączenie autobusowe Dworca PKP i Portu Lotniczego. Linia „L” będzie linią pospieszną i początkowo będzie funkcjonowała co 60 minut. Nie będziemy zdradzać szczegółów, ale nadmienimy, że MPK szykuje ogromną akcję promocyjną nowego połączenia. Obsługi linii 48, 59, 77, 78 i L generalnie podejmie się Wydział A-3, rodzynkiem będzie jeden wóz na linii 77 z Wydziału A-1. I tak: na liniach 48, 59, 78 i L spotkać będzie można wozy 12-metrowe, natomiast linię 77 obsługiwały będą 18 metrowe przegubowce.

## Naramowice – nowa linia nr 47.

Linia nr 47 będzie miała za zadanie wzmocnić dzisiejszą linię nr 67 na najbardziej obciążonym odcinku trasy, tj. Chwaliszewo – Boranta. Autobusy linii 47 kursować będą tylko w dni robocze w godz. 5.00 – 9.00 co 15 minut oraz 13.00

– 19.00 co 20 minut. W tych godzinach linia „67” funkcjonować będzie z taką samą częstotliwością, co zapewni równomierne rozłożenie kursów „47” oraz „67”. Dużym atutem linii „47” będzie niewątpliwie końcówka przy ul. Boranta, a więc przed przejazdem kolejowym generującym opóźnienia na linii „67”. Ponadto końcowy przystanek przy ul. Chwaliszewo wyeliminuje kolejny ciężki fragment trasy „67” pomiędzy R. Śródka a Garbarami, na którym w godz. porannych tworzą się gigantyczne korki. Obsługę linii 47 zapewnią 12-metrowe niskopodłogowce z Wydziału A-1.

## Linia nr 49: Górczyn – Azaliowa.

Linia „49” zapewni mieszkańcom Świerczewa i Dębca połączenie z Dębnią. Połączenie to od dłuższego czasu było postulowane przez zainteresowane Rady Osiedlowe, a jego celowość wykażą z pewnością pierwsze miesiące funkcjonowania „49”. Autobus linii „49” kursować będzie tylko w dni robocze w godz. 5.00 – 19.00 co około 40 – 45 minut. Na punktualność „49” decydujący wpływ będą miały z pewnością dębieckie przejazdy kolejowe, znane z opuszczonych rogatek...

## Drobiazgi

Kosmetyczne zmiany szykują się także w rejonie Centrum Handlowego M1 na liniach nr 52 i A. Otóż w godzinach 5.00 – 8.30 busy linii A i 52, a także po godzinie 22.00 busy linii nr 52 dojeżdżać będą odpowiednio z os. Kopernika i Dw. Rataje tylko do os. Rusa. Zmiana podyktowana jest koniecznością wyeliminowania pustych przebiegów autobusów na odcinku os. Rusa/Szpital – C.H. M1 w godzinach zamknięcia marketu.

## Propozycje

Pewną alternatywą dla linii 47 (Boranta – Chwaliszewo) oraz nowej 78 (Szarych Szeregów – Kaponiera) byłaby linia autobusowa z Szarych Szeregów ulicami Obornicką, Kurpińskiego, Łużycką do Naramowic, która połączyłaby ul. Obornicką oraz Naramowice z Piątkowem i PST. Z pewnością takie rozwiązanie pochłonęłoby znacznie mniej autobusów, dziś potrzebnych do obsługi 47 i 78 (w sumie 6 wozów), a stworzyłoby nowe połączenie, podobne do triumfującej linii 72 (busy tej linii wożą z powodzeniem mieszkańców Koziegłów do centrum Poznania przez PST). Brakiem „78” na ul. Piątkowskiej oraz na przystanku „Obornicka” nie należałoby się w ogóle przejmować, gdyż na przystanku „Obornicka” diabeł wsiada, a na Piątkowskiej podstawową linią jest „90”. Jednak istotnym elementem w tym przypadku jest zdolność przewozowa „pestki”, która już dziś pęka w szwach.

Jak sprawdzą się rewolucyjne zmiany w rejonie Ławicy oraz nowe połączenia na Naramowicach i Dębcu, czas pokaże. Cieszy fakt, iż poznańska komunikacja odpowiada na potrzeby mieszkańców, a nie tkwi w martwym punkcie. Mamy nadzieję, że komunikacja autobusowa i tramwajowa będą się coraz silniej uzupełniać. Rozwojowi tej pierwszej musi bowiem towarzyszyć rozbudowa tras tramwajowych do których autobusy dowozić będą pasażerów. Miejmy nadzieję, że będziemy stale podnosić poprzeczkę, tak aby stać się metropolią komunikacyjną na światowym poziomie.

**02.07. 1/5 334+335.** Nie tak dawno pisaliśmy o motorniczym który został uwięziony na ulicy po zatrzaśnięciu się drzwi od kabiny w wagonie GT8ZR. Podobna sytuacja miała miejsce całkiem niedawno na pętli Zawady. Motorniczy, zajęty wyprasaniem niezidentyfikowanego pasażera z tramwaju na przystanku końcowy, nie zauważył że drzwi od kabiny zamknęły się. Sytuację uratował klucz pożyczony z następnych stopiątek przybyłych na pętlę.

**03.07 57/4 1329.** Na przystanku końcowym linii 57 doszło do scysji pomiędzy pasażerem nie posiadającym biletu, a kontrolerami. Pasażer zachowywał się niewłaściwie, rozpoczął nawet kopanie pracowników MPK. Zaprowadzony został karnie do PNR Śródka, ale ani myślał odpuścić. Doszło do bijatyki, łącznie z użyciem ręcznego miotacza gazu.

**04.07 2/7 692.** O 13.40 do CNR dotarło zgłoszenie o pobiciu motorniczego tramwaju linii 2. Do zdarzenia doszło w okolicach przystanku Polna, kierunek Ogrody. Prowadzący helmuta dzielnie dzwonił na samochód poruszający się w skrajni, a chwilę później auto zatrzymało się na torach. Po wyjściu z kabiny pracownik MPK zaatakowany został przez dwóch mężczyzn. Chwilę później odjechali białym Oplem. Motorniczy zapamiętał numery auta i sprawców ujęto.

**05.07. 52/2 1264 vs 81/4 1809.** Punktualnie o 6.12, Neoplan pobił Solarisa. Podczas przejazdu przez peron II dworca Rondo Rataje, kierowca pszczołki nie zachował bezpiecznej odległości i przytarł się do poruszającej się pasem obok solniczki. Oba pojazdy nie nabawiły się większych uszkodzeń (szyby w solarisie zostały jedynie przetarte a nie wybite), mogły więc pozostać na linii.

**05.07. 1/10 242+241 vs 13/10 308+309.** O godzinie 6.24, w czasie gdy trwało sprzątnięcie po kolizji autobusów na Rondzie Rataje, na Grunwaldzkiej przy Bułgarskiej, na stojący przed sygnalizatorem tramwaj 1/10 najechał jadący z tyłu skład linii 13/10. W wyniku zderzenia ranny został motorniczy 13-cki i dwie jego pasażerki, a w tramwaju linii 1 trzej kontrolerzy którzy właśnie rozpoczęli sprawdzanie biletów. Ze względu na niedobory wagonów w zajezdni S-3 (polecamy lekturę "Z archiwum Niskiej Podłogi"), tymczasowo w skład połączono najmniej ranne w zdarzeniu wagony: 242 i 309. Jeżdżą razem już ponad miesiąc.

**05.07. 65/3 1254.** Kolejne zdarzenie związane z nerwowym pasażerem miało miejsce na pętli Starołęka. Klient MPK narobił zamieszania w pszczołce gotowej do odjazdu w stronę miasta. W ramach umilania mu czasu oczekiwania, zapakowany został do wiśniowego radiowozu, w którym to grzecznie poczekał na przyjazd kolejnego, tym razem niebieskiego.

**06.07. 238/1 1736.** Nie udał się podryw młodemu człowiekowi który późną nocą wracał na Rataje. Pasażerka będąca obiektem jego zainteresowania, nie była bowiem chętna do nawiązania dialogu. Całość skończyła się interwencją współpasażerów i półgodzinnym postojem autobusu na Os. Orła Białego w oczekiwaniu na służby porządkowe. Za nockę wyjechała rezerwa w postaci wozu 1034.

**06.07. 8/2 684.** Zaparkowana zbyt blisko torowiska Toyota Yaris zablokowała przejazd ul. Towarową, na wysokości

Akademii Ekonomicznej. Pasażerowie (nie mamy informacji czy byli to studenci) stwierdzili że poradzą sobie sami i samodzielnie przesunęli pojazd stojący na torach. W między czasie ustawił się korek 3 tramwajów.

**07.07. 51/3 1366.** Na skrzyżowaniu Naramowickiej i Łużyckiej, kierowca zauważył dym wydobywający się z komory silnika. Zatrzymał autobus w zatoce, umożliwiając pasażerom szybkie opuszczenie pojazdu i przystąpił do gaszenia ognia. Po przyjeździe i interwencji Straży Pożarnej, deskorolkę odholowano na A-1.

**08.07. 6/6 132+133.** Frustracja związana z beznadziejnym występem poznańskiego Lecha w Pucharze Intertoto (chwilę wcześniej klub po porażce na własnym stadionie pożegnał się z tymi rozgrywkami) udzieliła się kibicom którzy stopiątkami wracali z meczu na Rataje. Na ulicy Królowej Jadwigi rozpoczęli demolkę II wagonu składu. Dzięki błyskawicznej reakcji motorniczego (zgłosił) i policjantów (przyjechali) dwaj sprawcy zostali natychmiast ujęci. Gratulujemy!

**10.07. 17/8 292+291.** Czy jednym składem można zrobić dwa wstrzymania? Ano można. Uszkodzenie pantografu było przyczyną 15-minutowego postoju siedemnastki w poniedziałkowy poranek. Po wykonaniu doraźnej naprawy (jak wnioskujemy z analizy zdarzeń późniejszych, polegającej na podniesieniu II kity) motorniczy rozpoczął zjazd do zajezdni.

**10.07. 17/8 292+291.** Osiemnaście minut później, ten sam skład, z powodu braku docisku pantografu do sieci trakcyjnej w wagonie 291 (uszkodzona sprężyna) przez 10 minut blokował tory pomiędzy Rondem Rataje, a ul. Piłsudskiego. Po kolejnej doraźnej naprawie, szczęśliwie zjechał w asyście pogotowia technicznego na S-3.

**15.07. 50/1 1650.** Głupota ludzka jest nieograniczona. Na przystanku Ściegiennego (kierunek Górczyn) bezmózgi pasażer postanowił uszkodzić nowiutkiego MAN-a. W tym celu przerysował autobus kluczami, tworząc na burcie pojazdu ślad o długości ok. 1,5 metra. Na szczęście więcej zdarzeń związanych z uszkodzeniami autobusów dostarczonych w roku 2006 nie odnotowano.

**18.07. 4/6 804.** Urwany kłoc hamulca szynowego był przyczyną 40-minutowego wstrzymania ruchu przy Małych Garbarach. Do wyjęcia klocka spod wagonu niezbędne bowiem było użycie dźwigu. Na czas interwencji TRAM-a wyłączono (na ok. 15 minut) napięcie w sieci trakcyjnej. Tramwaj samodzielnie zjechał przez Zawady na Gajową. I to by było na tyle atrakcji związanych z wagonami 3G w tym miesiącu.

**20.07. 5/1 120+119.** Ponad godzinę utrudniony był ruch na Rondzie Rataje. Jadąca od strony Kórnickiej piątka wytramwiała się bowiem na zwrotnicy najazdowej na środku ronda. Wykoleił się drugi wózek pierwszego wagonu, a oba wózki drugiego wagonu pojechały w stronę Starołęki. W zatrzymaniu utknęły 4 tramwaje, resztę kierowano objazdami. Przyczyną wykolejenia była pęknięta śruba w mechanizmie zwrotnicy.

**26.07. N21/1 669.** Punktualnie o 3.46 na przystanku PST Słowiańska padł helmut linii 21. Przyczyną awarii okazał się być uszkodzony II silnik. Wagon samodzielnie zjechał do zajezdni w asyście żółtego Stara. Kurs o 4.02 wykonała rezerwa w postaci kaczego jeliczydła nr 1123. Jak widać, usterka przydarzyć się może o każdej porze dnia i nocy.

**27.07. 101/1 1069.** Uszkodzenia nie omijają linii podmiejskich. Kamień wystrzelony spod naczepy ciągnika siodłowego w Luboniu był przyczyną uszkodzenia przedniej szyby jedyne go poznańskiego pół-turystycznego MAN-a. Autobus udawał się wówczas na Dębiec.

**28.07. 85/2 1301.** Znowu Neoplan i znowu na Piątkowie. Pałacą się komorę silnika zauważono na pętli Os. Batorego. Pomimo natychmiastowej akcji gaśniczej podjętej przez pracowników przy pomocy gaśnic będących na wyposażeniu tego i innych stojących na pętli autobusów, pożar dogasiła dopiero przybyła na miejsce jednostka Państwowej Straży Pożarnej. Autobus odholowano na A-1.

**31.07. W1/1-W1/5 903-907.** Przez pół godziny nie kursowały tramwaje linii W1. Bliżej niezidentyfikowany pieszy zerwał bowiem kłódki zabezpieczające mechanizmy odcinania zasilania i odłączył dopływ prądu do sieci trakcyjnej. Spowodowało to zanik napięcia na odcinku ul. Głogowskiej pomiędzy Potockiej a Szczanieckiej, blokując wszystkie pięć wahadeł. Uruchomiono zastępczą komunikację autobusową (1 wóz).

**31.07. 1/6 320+321 vs 12/8 324+325.** Wydział S-3 rozpoczyna nasze archiwum w tym miesiącu, może je więc też zakończyć. Wyjeżdżająca z hali jedynka zahaczyła lusterkiem o stojącą na torze wjazdu do zajezdni dwunastkę. Uszkodzenia wagonów obejmują wybitą szybę boczną (324) i pogięty wysięgnik lusterka (320). To nie pierwsze tego typu zdarzenie w tym miejscu.

---

## Z archiwum Niskiej Podłogi

Marcin Jurczak

W związku z dużą ilością "atrakcji" zafundowanych pasażerom przez tramwaje niskopodłogowe, w tym miesiącu zaprezentują się one oddzielnie. Zgodnie z przewidywaniami, zdecydowanie wygrały Tatry. Prosimy nie odbierać tej części archiwum jako sygnału, że "stopiątki się nie psują".

Tytuł Lipcowej Królowej Usterek (wraz z dodatkowym wyróżnieniem w kategorii Mistrzyni Wstrzymań Wielokrotnych) otrzymuje Tatra nr 4. Nie gratulujemy, bo nie ma czego.

**04.07. 12/2 410.** Ostatnia z Tatr raczyła skapitulować na przystanku Kurpińskiego, podczas podróży w kierunku Starołęki. Przyczyną kilkuminutowego wstrzymania był zablokowany wózek C.

**04.07. 12/4 405.** Trzy godziny później. Tatra numer 5 na wjeździe na PST notuje dokładnie taką samą usterkę. W asyście służb zjeżdża na Sobieskiego, do zajezdni zostaje odholowana pod osłoną nocy.

**05.07. 12/4 410.** Dzień później. Ten sam wagon i ta sama usterka. Tym razem (Most Dworcowy, kierunek Starołęka), a dodatkowo padła przetwornica. Wagon samodzielnie (choć w asyście pogotowia) zjechał na S-3.

**05.07. 15/4 502.** W Combino jadącym na Sobieskiego, po obsłudze przystanku Słowiańska, wystąpił brak rozruchu. Ostatecznie (po 15 minutach) wagon udało się uruchomić i sam dojechał na pętlę.

**06.07. 12/2 404.** Punktualnie o godzinie 16, Tatra numer 4 skapitulowała na PeSTkowej estakadzie. Po restarcie komputera, prowadzona przez pracownika pogotowia

technicznego, rozpoczęła zjazd na Sobieskiego. W między czasie zanotowano jeszcze 2 wstrzymania spowodowane przez 404: 3-minutowe na Lechickiej i 7-minutowe na Szymanowskiego. Na Sobieskiego wagon został odstawiony o 16.35 (do czasu nocnego powrotu na S-3), przez ponad pół godziny blokował więc PST w godzinach, gdy tysiące Poznaniaków wracają tą trasą do domu. Żeberka przy Słowiańskiej nie użyto, uruchomiono natomiast komunikację zatramwajową w postaci Ikarusa nr 1538 i Solarisa 1812.

**07.07. 12/2 410.** Czteryście dziesięć po raz trzeci. Tym razem Tatra zatrzymała się na Roosevelta przed węzłem Most Teatralny. Zdarzenie miało miejsce o 11.08, CNR otrzymało zgłoszenie po 15 minutach samodzielnej walki motorowego z wagonem. Tatrę uziemiła awaria pompy HB i HC. Wstrzymanie trwało łącznie pół godziny, w rejonie Kaponiery, Bałtyku i Mostu Dworcowego stało ok. 20 pociągów. Ostatecznie motorniczy zjechał uszkodzonym tramwajem na Sobieskiego (do odholowania), a NR miał sporo roboty związanej z udrażnianiem ruchu w rejonie Mostu Teatralnego i Bałtyku.

**07.07. 12/6 404.** Wyciek oleju z wózka C spowodował 10-minutowe wstrzymanie na ul. Roosevelta, przed Mostem Dworcowym. Tatra jechała na Starołękę, gdzie ostatecznie dojechała, choć już bez pasażerów.

**13.07. 12/3 406.** Trzynasty okazał się pechowy dla Tatry numer 6. Już podczas pierwszego kółka, o 4.50 rano, uległa ona awarii na PST Aleje Solidarności. Wstrzymanie trwało pół godziny i zablokowało 5 pociągów. Wagon został zepchnięty na Sobieskiego za pomocą składu 136+137 linii 15/4.

**13.07. 12/1 404.** Dzień bez usterki dniem straconym. Awaria miała miejsce (znowu?) w samym centrum miasta (Most Dworcowy / Roosevelta, kierunek PST). Wagon został zepchnięty do zajezdni przez 11/1 686 (przez Towarową). Przyczyną wstrzymania okazała się być awaria wentylatorów przekształtnika grupy A, połączona dodatkowo z uszkodzeniem ładowania filtra.

**14.07. 12/6 406.** W tym wstrzymaniu nie było nic ciekawego (postój niecałe 20 minut), poza tym, że Tatrę (przy pomocy 11/7 262+261) zepchnięto z Królowej Jadwigi (kierunek PST) na Budziszynską.

**17.07. 15/5 514.** Na Grunwaldzkiej (przy Bułgarskiej) nastąpiła awaria hamulca sprężynowego na I wózku. Wagon, po doraźnej naprawie, zjechał na Forteczną. Ta sama usterka wystąpiła w tym wozie dwa dni później, na Grunwaldzkiej przy Palacza (tym razem na 15/4).

**18.07. 15/5 514.** W przerwie pomiędzy usterkami hamulca, w Combino wystąpiły problemy z drzwiami. Przyczyną usterki był brak "zielonej pętli" sygnalizującej zamknięcie obwodu drzwi. Awaria miała miejsce na ul. Roosevelta.

**19.07. 15/3 506.** Poranne krótkie wstrzymanie spowodowała usterka piasecznicy w wozie 506. Postój – 10 minut.

**20.07. 12/7 404.** Ponownie trzykrotne wstrzymanie z okazji jednej Tatry. Usterka (spadek ciśnienia oleju i blokada hamulca) pojawiła się tym razem przed Mostem Dworcowym (w stronę Starołęki) i oznaczała 15 minut postoju. Wagon rozpoczął zjazd awaryjny, po trasie. Przy Górnej Wildzie stał kolejne 11 minut (wstrzymanie nr 2), podjęto więc decyzję o zepchnięciu RT6N1 przy pomocy stojących za nią wagonów 252 i 251 (6/8). Przy Strzeleckiej Tatra skapitulowała po raz trzeci (postój:

9 minut). Dalsza część zjazdu trójskładu 404+252+251 przebiegała już bez dodatkowych atrakcji.

**25.07. 12/2 404.** Ta Tatra co zwykle. Na przystanku Rondo Rataje (przed rondem, kierunek PST) pojawiła się usterka związana z ładowaniem filtra. Wagon zjeżdżał awaryjnie przez GTR i po raz drugi zaniemógł na Os. Tysiąclecia. Dalsza część zjazdu – bez przeszkód.

## Reklamy tramwajowe

opracowanie: **Łukasz Nowicki**  
stan na dzień: **8 sierpnia 2006**

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
128+129	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
244+243	-	barwy MPK	Policja - Wykręć numer złodziejowi	niebieski	naklejana
260+259	-	barwy MPK	Ice Mastry	niebieski	
284+285	Kołobrzeg	niebieski	Staropolanka	niebieski	
304	-	barwy MPK	Seni	niebieski	naklejana
406	-	barwy MPK	Blue connect Era	niebieski	

## „Na torach” – Combino

Jędrzej Nowak

Produkowany od 1998 roku przez Siemens Transportation Systems pojazd Combino, zdobył uznanie jako jeden z najnowocześniejszych tramwajów. Pojazdy te pojawiły się m.in. w Amsterdamie, Hiroszynie czy Melbourne. Poznań potrzebował niskopodłogowych tramwajów do obsługi PST, dlatego w 2001 roku rozpisano przetarg na dostawę 14 nowych wagonów. Przy okazji testowano także poszczególne pojazdy. Combino przyjechał na próby w 2002 roku. Był to wagon 2039 z GVB Amsterdam – jego rozmiary i właściwości eksploatacyjne były zbliżone do wymagań naszego MPK. Tramwaj kursował na linii 14. Chociaż z oferowanych propozycji Combino był najdroższy, przemówiła za nim sprawdzona konstrukcja, a także renoma marki. Pierwszy egzemplarz (wagon otrzymały numery od 501 w górę) zjawił się na zajezdni S-1 Głogowska w grudniu 2003 roku, a miesiąc później został oficjalnie przedstawiony pasażerom, na specjalnie przygotowanym przejeździe z władzami miasta.

Tramwaje Combino są całkowicie niskopodłogowe, pięcioczłonowe, wykonane z aluminium. Dzięki modułowej konstrukcji, mogą być dostosowane do zapotrzebowania w różnych miastach. Przykładowo: w Bazylei jeżdżą Combino siedmioczłonowe, a w Nordhausen – trójczłonowe (a niektóre z dodatkowym napędem spalinowym). Wagon Combino nie posiadają typowych wózków skrętnych, jak np. 105N czy GT6. Zestaw kołowy zamocowany jest do pudła na stałe bez możliwości skrętu względem pojazdu, jak w tramwajach typu N. Tramwaj Combino w poznańskiej wersji posiada 57 miejsc siedzących i 115

## 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 Bandosz, Adam Białas,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Łukasz Nowicki,  
Maciej Rudzki, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra  
KONSULTACJA MERYTORYCZNA: Tomasz Gieżyński  
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
KOREKTA: Kamila Panasiuk  
NAKŁAD: 40 egzemplarzy

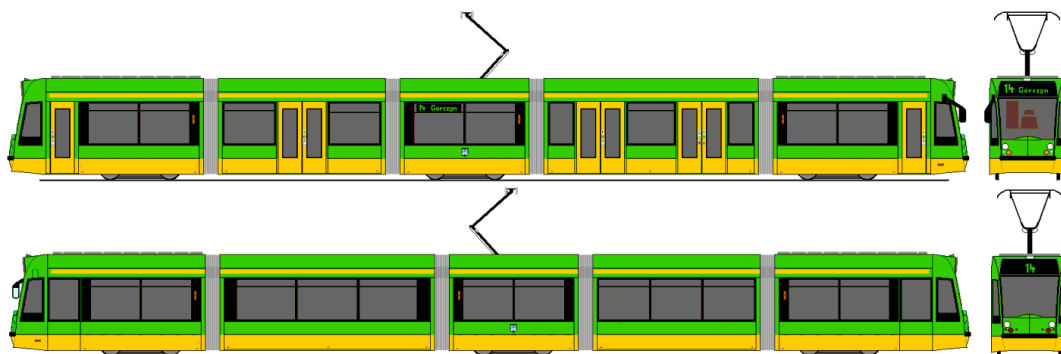
Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.

stojących. Wysokość wejść ponad główką szyny to 300 mm co ułatwia osobom starszym i niepełnosprawnym wejście do pojazdu. Pod I i V członem znajdują się wózki napędowe, każdy wyposażony w dwa silniki asynchroniczne o mocy 100 kW. Środkowy wózek jest toczny.

Zanim w kwietniu 2004 odebrano ostatni wagon, okazało się, że Combino posiada poważną wadę konstrukcyjną, która może doprowadzić do zniszczenia pudła. Wadliwy okazał się wspornik łączący ściany boczne z sufitem, tzw. alugrip. Producent zdecydował się usunąć wadę na własny koszt we wszystkich wyprodukowanych pojazdach. W październiku 2004 do producenta powrócił wagon 501, gdzie rozpoczęto poszukiwania rozwiązania problemu. Po roku i czterech miesiącach, zawiał ponownie do Poznania. Wszystkie Combino które posiadamy mają zostać naprawione do połowy 2007 roku. Zanim kwestia naprawy nie była wyjaśniona MPK zdecydowało się nie płacić za część wagonów. Stały one bezużytecznie w hali zajezdni przy ulicy Głogowskiej.

Siemensy obsługują linie 14, 15 i tymczasowo linię wahadłową W2 na odcinku zajezdni Głogowska - Górczyn. Zdarzyło im się także pojawić na liniach 6 i 16. Przez kilka lat eksploatacji wagony te zyskały opinię wygodnych i dynamicznych.

<b>Podstawowe dane wagonów Combino</b>	
<b>Producent</b>	Siemens AG
<b>Wymiary (dl./szer./wys.)</b>	29200 / 2400 / 3570 mm
<b>Liczba osi / wózków</b>	6/3
<b>Liczba silników / moc łączna</b>	4 / 4*100 kW
<b>Lata produkcji</b>	2003-2004
<b>Lata dostaw</b>	2003-2004
<b>Ilość dostarczonych</b>	14 sztuk
<b>Zakres numeracji</b>	501-514
<b>Stacjonowanie</b>	S-1 Głogowska



Rys.: Jędrzej Nowak