

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 2 (90)
29 lutego 2008 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Co powstanie w hali zabytkowej zajezdni tramwajowej? Uratujmy zajezdnię!

Jan Gosiewski, Marcin Jurczak

*„Jest wszystko na Jeźcach:
fabryki, drukarnia, rzeźnia,
lecz najbardziej zachwyca
tramwajowa zajezdnia (...)”*

Tak mieszkająca w naszej dzielnicy poetka Kazimiera Iłakowiczówna opisała jedyny w swoim rodzaju, niepowtarzalny klimat zajezdni, którą przez lata widziała z okna swojego mieszkania i pracowni przy ul. Gajowej. Zachwyt poetki jest oczywisty dla każdego miłośnika komunikacji miejskiej: Gajowa to najstarsza nieprzerwanie funkcjonująca zajezdnia tramwajowa w całej Polsce, która przez blisko 130 lat trwale wpisała się w krajobraz Jeżyc.

Stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych od lat apelowało do władz miasta o zachowanie najstarszego fragmentu zajezdni – obejmującego budynek dyrekcyjny, halę postojową i plac manewrowy przy ul. Gajowej – i przeznaczenie go na muzeum komunikacji. Łącznie miało ono zajmować ok. 10-12% powierzchni terenu znajdującego się pomiędzy ulicami Gajowa, Zwierzyniecka, Kraszewskiego i Sienkiewicza. Niestety, działania Klubu nie przyniosły bezpośredniego efektu w postaci decyzji o powołaniu muzeum i teren zajezdni został wystawiony na sprzedaż. Aukcja odbyła się 25 lutego 2008 r., obiekty zajezdni sprzedano za 91 mln zł portugalskiej spółce REF Eastern Opportunities sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie. Warto też wspomnieć,



Zajezdnia Gajowa – FOR SALE.

Fot.: Robert Bartkowiak, 5.02.2008

cena wywoławcza tego terenu była jak na poznańskie warunki rekordowa - wynosiła bowiem aż 75 mln zł. Nic zatem dziwnego, że temat od początku uważnie śledziły także media – nie tylko te lokalne.

Wobec ogłoszenia aukcji członkowie KMPS postanowili jeszcze raz zadziałać, aby ocalić jedyny w swoim rodzaju obiekt w Poznaniu i udowodnić, że idea muzeum komunikacji nie jest jedynie pomysłem grupy zapaleńców, a marzeniem ogromnej liczby mieszkańców Poznania, z których zdaniem władze miasta powinny się liczyć. Oczywiście od początku było wiadomo, że szanse na odstąpienie od sprzedaży są nikłe, tym niemniej postanowiono wystosować do władz miasta petycję z żądaniem wyłączenia z całości terenu planowanego do zbycia w drodze licytacji części wpisanej do rejestru zabytków.

Akcję „Uratuj Zajezdnię” zainicjowano na początku grudnia ubiegłego roku. Powstała specjalna strona internetowa (www.uratujzajezdnie.prv.pl), na której opublikowano treść petycji, a członkowie Klubu rozpoczęli zbieranie podpisów. W ciągu niespełna miesiąca – podczas całkowicie spontanicznych akcji – zebrano ponad 1,5 tysiąca głosów poparcia,



Fot.: archiwum KMPS



Obecnie na terenie najstarszej części obiektu (hala, którą KMPS chciałby zachować) remontowane są wagony tramwajowe – mieści się tu poznański oddział spółki Modertrans. W bocznej części obiektu (tory 1-4) do dziś stacjonują wagony liniowe. Obecnie zajezdnia przy ul. Gajowej (organizacyjnie) należy do wydziału S-2, którego główna część znajduje się przy ul. Madalińskiego. Na terenie zajezdni Gajowa stacjonują wagony sprowadzone z Düsseldorfu (9 sztuk wozów GT8: 650-656, 668, 669) i Amsterdamu (11 sztuk tramwajów typu 3G: 800-810). Na stanie obiektu znajdują się także m.in. holownik (wagon GT6 2616) i historyczny skład N+ND (2602+2456). Do dziś zachowały się historyczne elementy obiektu – układ torów przed halą, fasada, konstrukcja dachu czy oryginalne trójdzielne zwrotnice. Tylną część terenów (od strony ul. Kraszewskiego / Zwierzynieckiej) zajmują służby techniczne – pogotowia torowego i sieciowego. Zajezdnia (pomimo ograniczeń wynikających z układu przestrzennego budynków) służy miastu do dziś – głównie ze względu na brak alternatywnej lokalizacji dla służb w niej stacjonujących.

Fot.: Marcin Jurczak, 28.05.2006



We wrześniu 1880 roku towarzystwo akcyjne Posener Pferde Eisenbahn Gesellschaft zakupiło teren po dawnej części towarowej dworca Kolei Stargardzkiej we wsi Jeżyce. Na działce wybudowano dom mieszkalny dla inspektora, budynek warsztatowy z kuźnią i stolarnią, stajnie dla 80 koni oraz halę na 20 wagonów. Od tego czasu teren na dawnym osiedlu Gaj nieustannie służy komunikacji miejskiej. Obiekty stopniowo rozbudowywano (m.in. w 1898 roku po uruchomieniu tramwaju konnego, a także w latach 1903-1904 – przebudowano wówczas układ torowy i wybudowano budynek dyrekcyjny). Obecny kształt fasady frontowej pochodzi z roku 1913, gdy trzy niezależne dotychczas budynki hal połączono w jedną całość. Od 1936 roku teren zajezdni nie ulegał powiększeniu – wtedy też po raz ostatni przebudowano hale zajezdni, poszerzając je do obecnych 14 torów. Gajowa to nie tylko tramwaje – przez lata nocowały tu także autobusy i taksówki z logo miejskiego przewoźnika, a także trolejbusy. W latach 60. rozpoczęła się stopniowa wyprowadzka z Gajowej poszczególnych działów przedsiębiorstwa. W 1962 r. powstał nowy biurowiec na Głogowskiej, dokąd przeniesiono dyrekcję i większą część administracji. Sześć lat później autobusiarze przenieśli się na ul. Pustą. Plany zakładały likwidację obiektów zajezdni i zaplecza technicznego MPK do roku 1980 (na podstawie Dutkiewicz P., *Tramwaje w Poznaniu*, Kolpress 2005).

Fot.: R. S. Ulatowski, ok. 1926 r.

co potwierdziło ogromne społeczne zapotrzebowanie na muzeum.

Kulminacja akcji miała miejsce w święto Objawienia Pańskiego, zwane potocznie świętem Trzech Króli i przypadające 6 stycznia. Członkowie KMPS przeprowadzili tego dnia zbiórkę podpisów pod petycją przed trzema jeżyckimi kościołami: pw. Podwyższenia Krzyża Świętego, pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa i Św. Floriana oraz pw. Św. Wawrzyńca. Mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się ze specjalną odezwą, w której przedstawiono założenia akcji. Działania KMPS spotkały się z ogromną przychylnością mieszkańców dzielnicy – w ciągu zaledwie jednego niedzielnego przedpołudnia zebrano blisko 1000 podpisów!

Łącznie w ramach akcji złożono dwa tysiące dziewięćset pięćdziesiąt siedem podpisów popierających petycję do władz miasta. Kopie list z podpisami wraz ze specjalnie przygotowanym listem otwartym do Prezydenta przedłożone zostały w Urzędzie Miasta Poznania w dniu 28 stycznia 2008 r. – na miesiąc przed planowaną

licytacją. Do dnia publikacji tego tekstu KMPS nie otrzymał odpowiedzi ze strony Pana Prezydenta – jednak myśląc realnie raczej nie można było się spodziewać, aby miasto zrezygnowało choćby z części zaplanowanych zysków ze sprzedaży, tym bardziej, że były już one ujęte w budżecie jako źródła finansowania licznych (owszem, potrzebnych dla miasta) inwestycji.

Pozytywnym aspektem przeprowadzonych działań jest potwierdzenie tego, iż idea muzeum ma szerokie poparcie poznaniaków i że KMPS z pewnością może liczyć na ich wsparcie w kolejnych przedsięwzięciach. Pozostaje mieć nadzieję, że inwestor, który kupił teren zajezdni, będzie otwarty na pomysły Klubu. Mamy nadzieję, że uda się wspólnie sprawić by idea miejsca gdzie zgromadzone zostaną zabytki i pamiątki po prawie 130 latach historii komunikacji miejskiej w Poznaniu zostanie urzeczywistniona, stając się jednym z symboli kulturalnych miasta, a dla inwestora – źródłem chluby, satysfakcji, ale także czysto księgowego zysku.

Z wizytą w Elblągu i Gdańsku – część 1 Oni stawiają na tramwaj!

Robert Bartkowiak

W dniach 29-30 grudnia 2007 roku odbyła się wycieczka poświęcona zwiedzaniu dwóch diametralnie różnych sieci tramwajowych: w Elblągu i w Gdańsku. W drogę wyruszyliśmy z poznańskiego dworca głównego, pociągiem Bałtyk relacji Poznań – Gdynia. mimo iż podróż rozpoczęła się z kilkuminutowym opóźnieniem, nie miało to większego wpływu na dalszą jej część, w tym przesiadkę w Tczewie na pociąg w kierunku Elbląga.

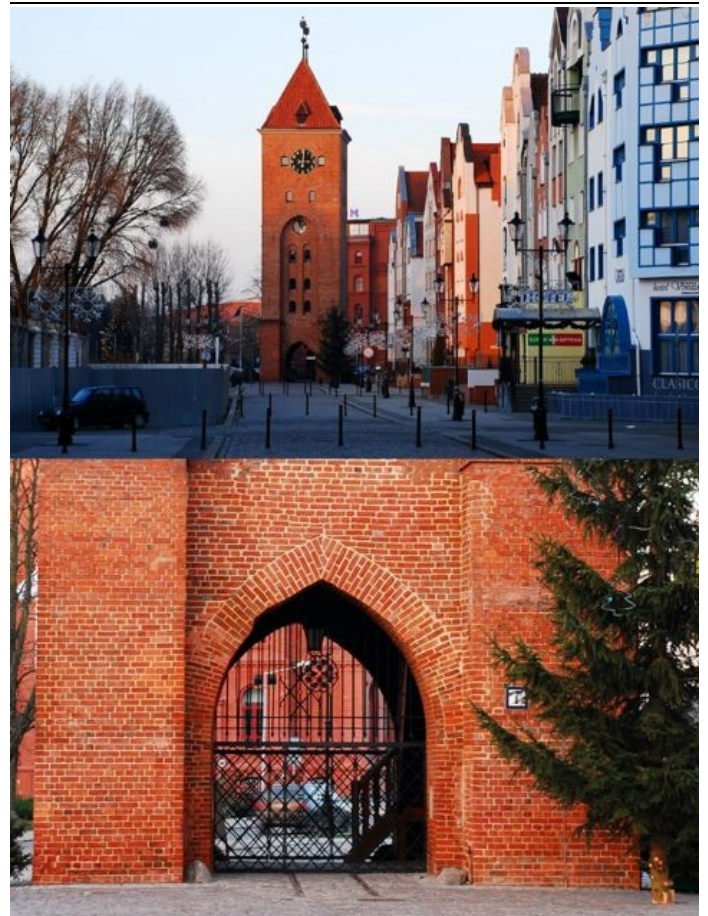
Na miejsce dotarliśmy planowo – kilka minut po 11 rano. Po nabyciu w kiosku biletów pięcioprzejazdowych, ważnych tylko z banderolą (bilety należało kasować po kolei i odrywać od reszty dopiero po zakończeniu przejazdu), cała grupa udała się na przystanek tramwajowy zlokalizowany nieopodal dworca. Zwiedzanie elbląskiej sieci tramwajowej rozpoczęliśmy od pętli Druska, położonej najbliżej dworca głównego. Dotarliśmy tam linią nr 1, obsługiwaną głównie przez *solówki* – 805Na. Pętla ta w ostatnim czasie przeszła swoistą metamorfozę, a to za sprawą budowy wiaduktu na ulicy Akacjowej. Wymusiło to rozebranie starej pętli i wybudowanie nowej kawałek dalej, na terenie dawnych ogródków działkowych.

Następnie linią nr 4 udaliśmy się w kierunku pętli Ogólna – trasa wiodła przez główne arterie miasta, a po drodze minęliśmy pierwszy wagon typu 121N. Ogólna to pętla, która w 2006 roku zmieniła swoje położenie, nie zmieniając nazwy. Dawna końcówka leżała u wylotu ulicy Pułkownika Stanisława Dąbka, naprzeciwko centrum handlowego Ogrody. Teraz tramwaj skręca w prawo w ulicę Ogólną i po lekkim wzniesieniu biegnie w kierunku nowej pętli. Realizacja inwestycji przedłużenia trasy tramwajowej była możliwa dzięki wsparciu z funduszy Unii Europejskiej. Obecnie kończą tam swój bieg cztery linie tramwajowe: 1, 3, 4 oraz 5 (ta ostatnia tylko w dni robocze).

Po kilku minutach oczekiwania na pętlę przyjechał główny cel naszej wyprawy – tramwaj typu 121N z bydgoskiej PESY. Tramwaj z zewnątrz prezentuje się bardzo dobrze, a jego dynamiczna przednia ściana wygląda na żywo o niebo lepiej niż na zdjęciach. Nie pozostało nam nic innego, jak tylko wsiąść i przekonać się, jaki jest komfort podróżowania. Nikogo nie trzeba było do tego dwa razy zachęcać i cała grupka miłośników wsiadła do tramwaju linii numer trzy, by rozpocząć podróż do kolejnej elbląskiej pętli – Saperów.

Trasa trójki wiedzie ulicami Ogólną, Obrońców Pokoju, Browarną, Robotniczą, 1 Maja oraz Bema. Po drodze, na ulicy Obrońców Pokoju, mijaliśmy jedyną obecnie nieużywaną pętlę tramwajową w Elblągu. Kawałek dalej – na ulicy Browarnej – mieści się zajezdnia tramwajowa, która powstała w 1927 roku i jest z powodzeniem użytkowana do dnia dzisiejszego.

Po około półgodzinnej podróży (najkrótszym tramwajem niskopodłogowym w Polsce) dotarliśmy do pętli Saperów. Warto dodać, że ponad połowa odcinka torowiska na ulicy Bema (od centrum), prowadzącego bezpośrednio do pętli, jest jednotorowa. W dni robocze



Wyremontowana w 2006 roku Brama Targowa z fragmentem toru upamiętniającym dawny szlak komunikacyjny Elbląga.

Fot.: Robert Bartkowiak, 29.12.2007

docierają tu dwie linie – 3 oraz 5 – a w niedziele i święta tylko trójka. Podczas dłuższego postoju pesy udało nam się nawiązać kontakt z pracownikiem Tramwajów Elbląskich, który wykonał pamiątkowe zdjęcie wszystkich uczestników wycieczki przy wagonie. Pochwalił nowe tramwaje za łatwą obsługę oraz bezproblemową obecnie eksploatację, choć zaraz po dostawie wagonów bywało różnie.

Następnie tą samą pesą wróciliśmy do centrum miasta, na plac Słowiański. Stamtąd linią numer dwa kontynuowaliśmy podróż w kierunku pętli Marymoncka. To kolejna pętla w Elblągu, do której prowadzi odcinek jednotorowy. Zaczyna się on u zbiegu ulic Pułkownika Stanisława Dąbka i 23 Lutego, biegnie wzdłuż Królewieckiej. Dopiero tuż przed pętlą na ulicy Marymonckiej tramwaj wjeżdża na swój właściwy – pomijając jedną mijankę – tor. Warto przyjrzeć się dokładnie samej pętli, ponieważ znajduje się w dość ciekawym miejscu – na skraju parku Bazantarnia. Z jednej strony końcówkę otaczają drzewa kompleksu leśnego, z drugiej zaś domki jednorodzinne, które kończą się na wysokości pętli. Można tu również znaleźć liczne pozostałości dawnej trasy, która wchodziła w głąb

owego parku, między innymi nieusunięte jeszcze stare zwrótnice na samej pętli – na co dzień korzystają z nich tramwaje linii 2.

W ten oto sposób w niespełna kilka godzin udało nam się objechać wzdłuż i wszerz całą elbląską sieć tramwajową. Jak każda, ma ona swój urok i niepowtarzalny klimat, w tym przypadku za sprawą wielu odcinków jednotorowych z mijankami oraz zadbanej infrastruktury, jak na takie niewielkie miasto. Tramwaje Elbląskie to także spółka, która nie tylko dba na co dzień o poprawę funkcjonowania transportu publicznego, lecz także pamięta o swoich korzeniach i historii. Najlepszym dowodem na to jest Brama Targowa, która stanowi ważny element w historii elbląskiej komunikacji miejskiej. W przeszłości była ona częścią murów obronnych miasta. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że 1895 roku pod Bramą pojawił się tramwaj. Tory wiodły wzdłuż ulicy Pocztowej, przez Stary Rynek, następnie pod Bramą Targową i dalej ulicą Stoczniową. Po II wojnie światowej zabytek stracił na znaczeniu i ze względu na zły stan techniczny oraz bezpieczeństwo mieszkańców zawieszono ruch tramwajowy, który nigdy już tam nie wrócił. Jednak w 2006 roku, po wykonaniu generalnego remontu zabytku, spółka Tramwaje Elbląskie ułożyła tu fragment torów, który ma przypominać mieszkańcom i turystom o obecności pojazdów szynowych na Starym Mieście oraz pod Bramą.



Zdjęcie wszystkich uczestników wycieczki KMPS przy bydgoskiej Pesie 121N 403 na pętli Drawska.

Fot.: pracownik Tramwajów Elbląskich, 29.12.2007

Warto dodać, że przez cały dzień towarzyszyło nam słońce i prawie wiosenna pogoda, dlatego na koniec tego pierwszego dnia wyprawy wszyscy w dobrych nastrojach udali się do jednego z elbląskich hoteli. Następnego dnia czekał już na nas Gdańsk.

ciąg dalszy – nastąpi

Najciekawsze wstrzymania październikowe i listopadowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

01.10. linie 2, 3, 9. Przez prawie pół godziny tramwaje nie kursowały ul. Strzelecką. Na zablokowanym odcinku stało 6 pociągów, resztę kierowano objazdami. Przyczyną był desperat, który postanowił popełnić samobójstwo skacząc z dachu budynku. Na miejscu interweniowała straż pożarna, do tragedii nie doszło.

02.10. 14/1 507. 11 minut wstrzymania zafundował siemens z powodu braku wysokiego napięcia w tramwaju. Usterka miała miejsce przy wjeździe



14.10. 14/1 502. O godzinie 7.50, podczas wyjeżdżania tramwaju z hali zajezdni Głogowska torem 6, doszło do połamania pantografu. Uszkodzony pociąg po 40 minutach wciągnięty został do hali w celu wymiany pantografu w dniu 15.10. Zdarzenie to nie miało wpływu na kursowanie komunikacji tramwajowej – wstrzymania w ruchu nie odnotowano.

Fot.: Błażej Brzycki

pojazdu na PST, blokując węzeł Mostu Teatralnego we wszystkich kierunkach. Tramwaj w asyście pogotowia zjechał do zajezdni Głogowska.

02.10. 71/4 1509. Sporą inwencją wykazał się rowerzysta, który wpadł pod autobus linii 71 na ulicy Rolnej. Kierujący jednośladem podczas wykonywania manewru zjazdu z chodnika przytłarł się do prawidłowo jadącego neoplana. Z powodu zdarzenia ułamał się pedał roweru przy przekładni, nie obyło się też bez interwencji pogotowia ratunkowego – wskutek gwałtownego hamowania doszło bowiem do przewrócenia się pasażera w autobusie.

02.10. 59/4 1030. Zatoka przystankowa przy Bałtyku systematycznie staje się miejscem nerwowych przepychanek pomiędzy uczestnikami ruchu drogowego. Brak dostatecznej ilości miejsca sprawia, że autobusy parkują na prawym pasie jezdni, wywołując ogólne zamieszanie. Dla cofającego samochodu ciężarowego VW Transporter stojący w zatoce przystankowej MAN okazał się przeszkodą nie do pokonania. Kierowca samochodu nie zachował ostrożności, a cofając rozbił jedną z przednich lamp autobusu – samemu nie notując uszkodzeń.

10.10. L/1 146+147. O 15.11 CNR odebrała informację o uszkodzonym tramwaju nauki jazdy. Skład *stopiątek* z powodu oberwania wału Kardana przy drugim wózku w pierwszym wagonie zablokował ul. Zamenhofs przy Piłsudskiego. Na miejsce zjechały wszystkie służby, przy cofaniu Kardan urwał się całkowicie, a tramwaj mógł zjechać przez Zawady

na Głogowską samodzielnie. Na zablokowanym odcinku stało 12 pociągów tramwajowych.

11.10. 407. Pomiedzy 12 a 1 w nocy dokonano próbnego przejazdu tramwajem typu RT6N1 przez przystanek tramwajowy przy zajezdni Głogowska. Tymczasowo ułożona wysepka nie stanowi dla tramwajów tatra żadnego problemu, oczywiście ze względu na zachodzenie pudła wagonu na wysepkę możliwy jest jedynie przejazd wagonu nieobciążonego i ze sprawnym układem zawieszenia.

11.10. 17/10 112+111. Jakież było zdziwienie motorniczego tramwaju linii 17, gdy podczas postoju na pętli Ogrody jego pojazd zaatakowany został przez samochód ciężarowy... Podczas wyładunku towaru do znajdujących się nieopodal punktów handlowych, doszło do samoczynnego stoczenia się mercedesa Sprintera, który zjechał następnie po schodach i z impetem uderzył tyłem w bok II wagonu pociągu. Wagon 111 nabawił się wgniecenia poszycia za I drzwiami, zniszczeniu uległa także lampa kierunkowskazu. Samochód wyciągnięto przy pomocy wyciągarki samochodu technicznego STAR. Przez ponad godzinę (15.08-16.10) ruch na pętli odbywał się wyłącznie wewnętrznym torem.

11.10. 9/5 689 vs 12/5 403. O godzinie 16.42 na przystanku Most Teatralny (kierunek północ) doszło do najechania tramwaju linii 9 na stojącą na przystanku dwunastkę. Strat w wagonie GT8 nie zanotowano, RT6N1 nabawiła się natomiast pęknięcia zderzaka i uszkodzenia tylnej szyby. Motorniczy z Madaliny nie wnosił zastrzeżeń do układu hamulcowego prowadzonego przez siebie tramwaju. Oba pojazdy skierowano na pętle celem nieblokowania kluczowego dla komunikacji tramwajowej węzła. Ruch wznowiono po 13 minutach.

12.10. N21/1 906. O godz. 0.21 doszło do usterki technicznej tramwaju typu GT8ZR obsługującego linię N21. Uszkodzony pociąg (zwarcie nastawnika) został zaciągnięty do zajezdni przez holownik. Półtorej godziny później reprezentujący tej nocy elitarny Klub N21 motorniczy Warzywko podjął pracę wagonem 656, włączając się w plan o godz. 2.02. Kursy wcześniejsze wykonywał autobus „za tramwaj” w postaci rezerwy 1442.

12.10 6/9 90+89. Do potrącenia pieszego przez tramwaj jadący na Miłostowo doszło przy Multikinie. Z relacji świadka wynikało, że mężczyzna po wyjściu z multipleksu oświadczył, że zamierza popełnić samobójstwo. Widząc jadący tramwaj przebiegł przez dwa pasy ruchu, a następnie tracąc równowagę na wysokości krawężnika runął na prawą stronę jadącej akurat *stopiątki*. Szczęście w nieszczęściu, że pod wagonem nie wylądował. Niedoszły pasażer najpierw został opatrzony, a następnie przewieziony do szpitala na oddział psychiatryczny. W 18-minutowym wstrzymaniu zablokowane zostały 4 pociągi tramwajowe.

13.10 8/4 675. Tramwajarskim kunsztem wykazał się nasz klubowy kolega Jasiu. Prowadzona przez niego ósemka wykoleiła się przed godziną 14 na Towarowej (na wysokości skrzyżowania z ul. Powstańców Wielkopolskich). Na prostym odcinku torów, podczas ruszania z przystanku, doszło do wypadnięcia z szyn pierwszej osi pierwszego wózka tramwaju. *Helmuta*



17.10. 2/5 685. Wagon śmiało mógłby wystartować w zawodach na najpiękniejszego *helmuta*. Szpachla tu, szpachla tam, liczne łatki nie przeszkadzają mu jednak dumnie prezentować się na ulicach miasta... i kasować kolejnych samochodów. Tym razem szczęścia nie miał *busiarz* zawracający przez tory na ul. Zwierzyńskiej. W tramwaju zbiła się lampka kierunkowskazu, opel nabawił się wgniecenia i wybicia szyby. Duży reflektor wagonu 685 – bez strat.

Fot.: Marcin Jurczak

wstawiono w torowisko bardzo szybko – wstrzymanie trwało zaledwie kwadrans. Sprawa z „archiwum T” trafić powinna prosto do „archiwum X”, nie udało się bowiem ustalić przyczyn wykolejenia, nie stwierdzono też nieprawidłowości w stanie torowiska, nawierzchni jezdni ani podwoziu tramwaju.

15.10 16/3 501. Kolejny pantograf połamany w combino. Jak ustalono, przyczyną złamania kity była prawdopodobnie linka odciążu, zwisająca na ul. Kórnickiej na wysokości przystanku Politechnika. Tramwaj połamał kitę na odcinku Kórnickiej przed Piotrowem, jadąc w stronę os. Sobieskiego. Wstrzymanie trwało prawie 40 minut, ruch wznowiono o 20.50, spychając uszkodzonego siemensa do zajezdni składem 13/9 320+321.

15.10. 16/1 507. Zaledwie półtorej godziny później (o 22.31), przy Politechnice pantograf połamał jadący w tym samym kierunku wagon 507. Przyczyną awarii pantografu był uszkodzony izolator sekcijny na ul. Kórnickiej przed skrzyżowaniem z ul. Jana Pawła II. Stojące we wstrzymaniu trzy pociągi wycofano do Kórnickiej o 23.20, siemens pozostał do odholowania w godzinach nocnych przez pracowników S-1. Na tym samym wyłączniku sekcyjnym pantografy uszkodziły też 1/6 260+159 (godz. 22.35) i 17/4 202+201 (22.36), a potem 1/8 198+197 (22.54) i 1/4 290+291 (23.20) – wszystkie cztery składy po przełączeniach zjechały samodzielnie do zajezdni.

23.10. 1024 64/10. O tym, że manewrowanie autobusem w ciasnej miejskiej gęstwinie nie jest łatwe, przekonał się kierowca z Kaczej. Podczas przejazdu ul. Kraszewskiego zahaczył o drzewo urywając lustro. I – co ciekawe – lustro się urwało... ale nie zbiło. Autobus zjechał na Kaczą już bez pasażerów.

25.10. 54/2 1511. W czasie jazdy warto trzymać się poręczy – nawet gdy posiada się komfortowe miejsce siedzące. Podczas przejazdu przez rondo Rataje drogę neoplana przeciął bliżej nieznanego samochód osobowy, wymuszając na kierowcy awaryjne hamowanie. W wyniku gwałtownego zredukowania prędkości jazdy, z siedzeń spadły cztery pasażerki, siedzące w ostatnim rzędzie, za III drzwiami. Trzy z nich zabrało pogotowie ratunkowe (złamanie + poobijania), czwarta odmówiła udzielenia pomocy medycznej.

26.10. 4/6 140+141 vs 336+337. Do starcia wagonów 105Na doszło na terenie zajezdni Forteczna. O 7.30 rano w stojący na torze 8 skład forteczński zahaczył wjeżdżający na tor 7 skład głogowski. Tramwaj z S-1 wrócił na linię już po 20 minutach, po podmiemie motorniczego. Skład z S-3 stał na torze 8 po jeździe próbnej. W wyniku zdarzenia w wagonie 337 zbiła się duża boczna szyba, dziewięć licząc od czoła wagonu.

30.10. 13/10 244+243. Około godziny 11.15 CNR została poinformowana przez kierującą samochodem osobowym Fiat Seicento o tym, że najechał na nią tramwaj skręcający w ul. Podgórną (kierunek Starołęka), a motorniczy po kolizji pojechał dalej. W oparciu o zapis monitoringu ulicznego i analizę rozkładów jazdy ustalono personalia feralnego tramwaju, a po godzinie 12 dokonano jego oględzin, stwierdzając ślady (lekko odgięta blacha osłona w środkowej części II wagonu) mogące być efektem stłuczki. Ustalono, że prawdopodobną przyczyną kolizji było przesunięcie się samochodu osobowego i w efekcie zahaczenie o przejeżdżający tramwaj linii 13, którego motorniczy – nieświadomy zaistniałej sytuacji – po prostu kontynuował jazdę.

01.11. 9/3 602. Podczas wyjazdu z ul. Rybaki w Strzelecką, kierujący volkswagenem golfem nie ustąpił pierwszeństwa prawidłowo jadącemu tramwajowi. Ów pojazd szynowy prowadził nasz klubowy kolega, na szczęście wagon 602 był przedstawicielem typu GT6, a nie ciemnozielonym zabytkiem. W wyniku zdarzenia konieczna była interwencja straży pożarnej. Po 20 minutach (20.20-20.40) ruchu wznowiono, a Warzywko został skierowany do zajezdni ze względu na uszkodzenia pojazdu.

06.11. 88/2 1901. O godz. 17.55 wjeżdżający na pętlę Morasko autobus linii 88 zahaczył o stojącego tam solarisa Vacanza z Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrowie Wielkopolskim. W wyniku zderzenia ten ostatni nabawił się uszkodzeń lewego tylnego naroża. Autobus MPK skierowano na os. Sobieskiego, skąd podjął dalszą pracę na linii.

08.11. 18/2 808. Do wykolejenia tramwaju linii 18 doszło podczas ruszania z przystanku Most Dworcowy –

i skrzyżowania w lewo w stronę ul. Towarowej (gdzie 18 kończyła trasę). O godzinie 16.01 motorniczy poinformował CNR, że doszło do wykolejenia I osi I wózka, ale samodzielnie wycofał wagon, wkolejając felerną oś. Tramwaj linii 18 zjechał na zajezdnię Gajowa oczekując na służby NN, pogotowie zwrotnic sprawdziło także w międzyczasie sprawność mechanizmu wajchy. Przyczyn wykolejenia nie ustalono... a motorniczego ukarano za samodzielnie wkolejenie tramwaju i oddalenie się z miejsca zdarzenia.

13.11. 5/3 238+237. Do tragicznego w skutkach zdarzenia doszło na skrzyżowaniu przy Kórnickiej. Przechodzący przez torowisko (obok przejścia dla pieszych) nietrzeźwy (2,7 promila!) pieszy wszedł na lewy bok tramwaju linii 5/3. Wskutek licznych obrażeń wewnętrznych zabrany został przez pogotowie ratunkowe w stanie krytycznym. Na czas usuwania wypadku tramwaje kierowano objazdami. Finał zdarzenia był jednak smutny – pacjent zmarł na oddziale szpitala przy ul. Szwajcarskiej, po trzech dniach.

25.11. 13/3 306+307. Do katarzynkowego wykolejenia trzynastki doszło na rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Pod jadącym w stronę Starołęki tramwajem przełożyła zwrotnica. Skutek był taki, że pierwszy wózek pojechał prosto, drugi się wykoleił, a dwa kolejne pojechały w prawo w stronę ul. Reymonta. Wstrzymanie trwało 25 minut (10.10-10.35), w tym 7 minut wyłączenia napięcia w sieci. Na miejscu stwierdzono uszkodzenie zwrotnicy – wypadnięcie sworznia przerzutki z kieszenia. Według brygadzysty pogotowia torów, zwrotnica najazdowa kwalifikuje się do wymiany z powodu zapadnięcia się łoża. Zdaniem komisji badającej przyczynę wykolejenia sama usterka zwrotnicy nie mogła być bezpośrednią przyczyną zdarzenia. Na podstawie późniejszych obserwacji działania mechanizmu stwierdzono, że wykolejenie mógł spowodować ogólny (zły) stan zwrotnicy – a oberwanie łoża (wskutek niewłaściwego odwodnienia torowiska) może być przyczyną niestabilności iglic i ich odbicia.

25.11. 23/x 194+193. Z okazji Katarzynki chrzest bojowy przeszedł wyremontowany *szybkowiec*. W tramwaj jadący ul. Głogowską (na wysokości ul. Stablewskiego) wjechał ciężarowy mercedes Sprinter. W wyniku kolizji w samochodzie ciężarowym połamała się obudowa lusterka kierowcy. Tramwaj – bez strat. Po kolizji kierujący zjechali do zajezdni Głogowska. Ze względu na brak zgodności co do winy za spowodowanie kolizji, sprawę przejęła Sekcja Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji. Szczęśliwie tramwaj odbywał zjazd do zajezdni bez pasażerów, przewożąc jedynie pół KMPS-u (później zakwalifikowane jako świadkowie zdarzenia).

Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Tomasz Gieżyński, współpraca: Marcin Jurczak





W ubiegłym roku MPK Poznań rozpiisało przetarg na dostawę 40 zestawów monitoringu do autobusów miejskich. Wszystkie te zestawy zostały już dostarczone i zamontowane w autobusach z wydziałów A-1 i A-3. Kamery dostały nie tylko pojazdy wysoko-


podłogowe, ale także niektóre niskacze. Dzięki temu obecnie wszystkie pojazdy kursujące w nocy posiadają monitoring, w kamery wyposażone są bowiem także oba wagony linii N21. Na Kaczej kamery otrzymały MAN-y NL202 (1008-16) i jelicze M11 (1441, 1442, 1444-46) – w sumie 14 wozów, a na Warszawskiej neoplany N4009

(1901), N4016 (1501-1507), DAF-y MB200 (1931-1934), Ikarusy 260 (1936-1938) i Ikarusy 280 (1953, 1963-1972) – razem 26 pojazdów.

 118N Puma zalicza kolejne trasy w Poznaniu. Podczas nocnych jazd testowych odwiedziła Piątkowską, Budziszynską, Ogrody, Jeżyce i kilka nieużywanych normalnie skrzyżowań. Wagon cały czas jest dopracowywany pod czujnym okiem specjalistów z FPS i dziarskiego motorowego z KMPS. Dzięki temu można mieć pewność, że wagon zostanie przetestowany w warunkach ekstremalnych, czyli zbliżonych do liniowych. Tymczasem z dopieszczaniem należy się spieszyć, gdyż FPS wystartował w przetargu na dostawę wagonów dla Poczdamu.

 Na raty odbywa się odbiór Księżniczki 102Na 71. Wagon miał przejść odbiór już w ubiegłym tygodniu – nadal jednak odebrany nie został (szczegóły w następnym numerze Przystanku). Z racji nieprawidłowego laminatu wewnętrznego o wrednym – turkusowym – kolorze, w krajowych kręgach miłośniczych nasza *stodwójka* zyskała dodatkowy przydomek „Fiona”. Warto też wspomnieć o licznych (kilkanaście zgłoszonych!) usterkach i błędach w wykończeniu wagonu 102Na, wskazanych przez KMPS.

 Po dostawie nowego SU12 dla Transkomu na sprzedaż wystawiono jelicze PR110 o numerach 2 i 4. Do rezerwy odstawiono ostatniego jelicza 120M 14 i czerwoną, historyczną PeeRkę o numerze 1. Mimo oporów establishmentu, KMPS czyni starania o zabezpieczenie tego pięknego autobusu. Tymczasem Transkom zaskoczył nas wszystkich, wystawiając czerwoną PeeRkę na linię 12 – nasi korespondenci przyuważyli charakterystyczną sylwetkę jelicza na Śródcie, w dniu 19 lutego.


 Od 6 lutego linia 3 kursowała w stronę Starołęki przez most św. Rocha. Powodem było uszkodzenie i zablokowanie na pozycji „w prawo” zwrotnicy przy AWF. W stronę Wilczaka trójka jeździła





W dniu 29 stycznia grupa Klubowiczów zabezpieczyła oryginalne elementy autobusu DAF MB200, zakupionego przez MPK „na części”. Więcej o pozyskanych częściach i pojazdach tej serii w następnym numerze Przystanku.

Fot.: Marcin Jurczak, 29.01.2008

przez Serafitek i Strzelecką, czyli po obecnej trasie. Gdy waje naprawiono, trójka wróciła na swoją stałą trasę.

 13 lutego w związku z awaryjną wymianą słupa trakcyjnego przy skrzyżowaniu Hetmańskiej z Rolną, w godzinach 9-13 zaplanowano wstrzymanie ruchu pojazdów szynowych między Traugutta a rondem Starołęka. Linie 1, 7 i 18 skierowano objazdami analogicznymi jak podczas remontu wiaduktu nad Dolną Wildą. Wzdłuż Hetmańskiej uruchomiono kursującą co 7 minut autobusową linię „Za tramwaj” (obsługa 3 brygadami, na których pojawiły się NL263, N4020 i SU18). Ruch wznowiono szybciej niż planowano – krótko po godzinie 11. Dziwi fakt wykonywania tych prac w środku dnia. Czas ingerencji (planowany: 4 godziny, w praktyce: nieco ponad 2) – predestynował ją raczej do realizacji w trakcie nocnej przerwy w kursowaniu tramwajów. W zamian mieliśmy chaos wśród niedoinformowanych pasażerów, a także koszty w postaci przedłużonej pracy motorniczego z 26/1 (dodatkowe kółka na jedyńce) i uruchomienia trzech autobusów. Na przystanku Półwiejska tworzyły się tradycyjne już korki, co świadczy tylko o tym, że ani Inżynieria w MPK, ani ZDM, nie wzięły sobie do serca problemów wywołanych przez poprzedni podobny objazd. Tym razem jednak obyło się bez idiotycznego puszczania dwójki ulicą Towarową, co w zasadzie powinno cieszyć. Sprawa jest o tyle ciekawa, że wymiana była awaryjna, ale zaplanowana kilka dni wcześniej – nie było zatem konieczności wymiany słupa „nagle, już, teraz”.

 Z racji braków personalno-sprzętowych w piątek 8.02. na linii 4 pojawił się wagon GT6 615, co można było uznać za małą niespodziankę. Dzień później wystąpił on jednak sensacyjnie na jednym półkursie linii 14, po czym motorniczy odmówił dalszej jazdy tym wagonem, gdyż już na przystanku Lechicka / Poznań Plaża (kierunek Zajezdnia Głogowska) nie był w stanie zabrać wszystkich chętnych. Absurdem w całej tej sytuacji jest to, że Centrala Nadzoru Ruchu pytała dyspozytora na Madalińskiego, czy wagony niemieckie mogą kursować po PST. Szkoda, że zapomniano o niemal nocnych kursach GT8 na linii N21. Może jednak z siódmego piętra jest zbyt daleko by wiedzieć, co obsługuje naszą nockę tramwajową. Zapomniano także (brawa dla motorniczego za uświadamianie CNR!), że na pętlach Ogrody czy Dębiec w ramach rezerw pojawiają się pociągi 105Na. Koniec końców Głogowska znalazła dodatkowe combino, a z Ogrodów pojechała na Sobieskiego rezerwa w postaci składu 142+143, która kursowała na liniach 14 i 12. *Helmut* pojechał bez żadnego otablicowania na Ogrody, by pełnić rezerwową służbę – na szczęście nie musiał już do wieczora nigdzie wyjeżdżać, bo nie miałby się w co ubrać.

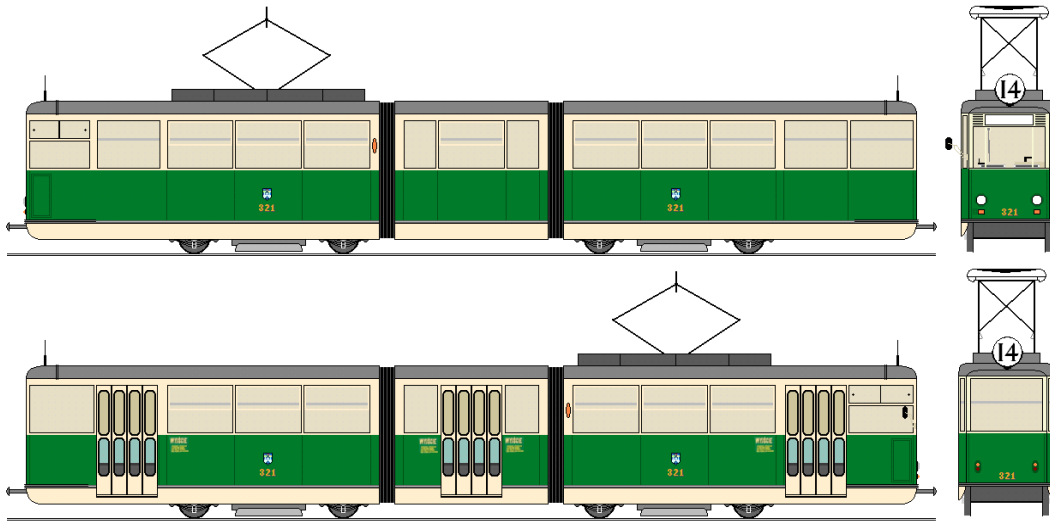
 Z dniem 11.02.2008 r. P.T. „Translub” Sp. z o.o. wprowadziło kilka zmian na linii L4 w dni robocze. Uruchomiono dodatkowe 4 kursy z Krętej do Górczyna jadące przez Factory Outlet trasą Kręta – Sobieskiego – Powstańców Wlkp. – Niepodległości – Dębiecka – rondo Żabikowskie i dalej do Górczyna po trasie L4. Odjazdy z Krętej: 12:20; 13:35; 15:15; 17:15. Uruchomiono ponadto dodatkowe 4 kursy z Górczyna do Krętej, jadące przez Factory Outlet trasą Górczyn => do ronda Żabikowskiego po trasie L4 => Dębiecka =>

Niepodległości => Powstańców Wlkp. => Market i dalej do Krętej po trasie L4. Odjazdy z Górczyna: 13:00; 14:10; 15:55; 18:15. Kursy wprowadzono na życzenie

Factory Outlet. Jeśli nastąpi spodziewane zainteresowanie pasażerów, to pojawią się dodatkowe kursy, także w soboty i niedziele.

Na torach – wagony PN

Jędrzej Nowak, współpraca: Marcin Jurczak



jak i doczepnych, z różnych lat produkcji) – trafiła także partia eNkowych przegubowców.

Wagony typu PN miały być jednym ze sposobów na tanie unowocześnianie posiadanego parku wagonów. PN to nic innego jak przegubowa wersja tramwajów typu N. Łącznie stolica Wielkopolski otrzymała dziewięć sztuk takich pojazdów. Pierwszy wagon wpisano na stan w październiku 1969 roku z poznańskim numerem 321, ostatni dotarł do Poznania dziewięć miesięcy później.

Rys. Jędrzej Nowak

Początek lat 60. był okresem, gdy Warszawie (podobnie zresztą jak innym miastom) brakowało regularnych dostaw nowych wagonów. W całej Polsce rozpoczęto wówczas prace związane z próbami unowocześnienia prostych konstrukcyjnie wagonów generacji N. Efektem prac modernizacyjnych było pojawienie się pojazdów z harmonijkowymi drzwiami i miękkimi fotelami... a także pierwszych tramwajów przegubowych polskiej konstrukcji.

W Warszawie sytuację komplikował fakt, że produkowane na początku lat 60. na potrzeby stolicy „trzynastki” były wysoce niedoskonałe i jeszcze ciągle ulepszone. To sprawiało, że próby poszukiwania rozwiązania taborowych braków były coraz odważniejsze, a w latach 1962-63 zbudowano nawet partię nietypowych przegubowców. Później sytuacja z wagonami typu 13N nieco się poprawiła, co zaowocowało wycofaniem ze stołecznych torów wagonów starszego typu. Od roku 1964 warszawskie wagony trafiały m.in. do Poznania. Stolica pozbywała się prymitywnych eNek, a do stolicy Wielkopolski – oprócz zwykłych wagonów dwuosioowych (zarówno silnikowych,

Tramwaj typu PN był wagonem trójczłonowym, przegubowym. Pierwszy człon stanowił wagon silnikowy obcięty przed drugimi drzwiami, a trzeci – wagon doczepny obcięty za pierwszymi drzwiami. Człon środkowy produkowały Warsztaty Główne MPK Warszawa. Środkowe segmenty wagonów były (niczym w dziesięjszym combino) członem wiszącym, stanowiącym łącznik pomiędzy dwoma skrajnymi. Taka modyfikacja miała być prostym i łatwym sposobem na zwiększenie pojemności wagonu. Technicznie PN nie różnił się od wagonów typu N, były natomiast zmiany wizualne. Wagony posiadały harmonijkowe drzwi i miękkie fotele, takie jak w wagonach generacji 102N. Nowoczesności dodawały im osłonięte osie. Dwa wagony wyposażono ponadto w okna przesuwne zamiast tradycyjnych, opuszczanych.

W praktyce okazało się, że przebudowa eNek na przegubowce była niezwykle kosztowna, a same wagony nietrwały. Już w momencie ich pojawienia się w Poznaniu było jasne, że długo tu nie zabawią. Niewielka moc silników w stosunku do masy pojazdu, w połączeniu ze słabą konstrukcją sprawiły, że pierwszego PeeNa skasowano już w 1971 roku (po niecałym roku eksploatacji!). Najdłużej wytrzymały wagony 321 i 325 – skreślone ze stanu w grudniu 1973 roku.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO: Jędrzej Nowak
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Krzysztof Dostatni,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra
SEKRETARZ REDAKCJI: Łukasz Nowicki
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Kamila Panasiuk
SKŁAD: Marcin Jurczak
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.

Podstawowe dane wagonów typu PN

Producent	Konstal / Warsztaty Centralne
Wymiary (dł./szer./wys.)	21390 / 2195 / 3215 mm
Liczba osi / wózków	4 / 2
Liczba silników / moc łączna	2 / 2*60 kW
Lata produkcji	1962 - 1963
Lata dostaw	1969 - 1970
Ilość dostarczonych	9 sztuk
Zakres numeracji	321 - 329
Stacjonowanie	Zaj. Głogowska