

## Trzy dekady trasy tramwajowej do os. Lecha Budownicowie... 30 lat później

Michał Górny



**Dwadzieścia lat trasy do os. Lecha... dziesięć lat temu. W akcji skład 602+456 i wagon 102Na 35. W dniu 22.02.2009 okolicznościową imprezę obsługuje stodwójka nr 71 i skład N+ND – ten sam co dekadę wcześniej.**

*Fot.: Krzysztof Dostatni, 27.02.1999*

Poznań po drugiej wojnie światowej stał się miastem przemysłu metalowego, rolniczego i chemicznego. W związku z rozrostem państwowych zakładów i nieustannym zapotrzebowaniem na nowych pracowników rozpoczęto rozbudowę osiedli mieszkaniowych. Zastosowanie tzw. wielkiej płyty dawało szansę na szybkie (w ówczesnych warunkach) budowanie nowych osiedli mieszkaniowych, które początkowo zlokalizowano na prawym brzegu Warty. Właśnie do położonych na ratajskich polach osiedli trzydzieści lat temu doprowadzono nowe torowisko tramwajowe. Prowadziło ono przez pola od ulicy Zamenhofa do nowej pętli na osiedlu Lecha. Z tej okazji dziś – podobnie jak w 1979 roku – na ulice Poznania wyjechały tramwaje linii 23. Spróbujmy w tym zabytkowym tramwaju przenieść się w czasie właśnie o wspomniane 30 lat.

Towarzysze! Zima, która dotknęła nasz kraj, jest najsurowszą zimą od wielu lat. Obfite opady śniegu tworzące zasy oraz srogi mróz powodują przejściowe problemy w dostawach towarów żywnościowych, a także węgla. Śląskie kopalnie czekają na puste węglarki, które nie mogą do nich dotrzeć z powodu zbyt gwałtownych opadów śniegu. W związku z tym mogą wystąpić planowane wyłączenia prądu oraz ciepła.

Bohaterski wyczyn rolnika, który dwudziestokilometrową drogę z państwowego gospodarstwa rolnego do mleczarni przebył w osiem godzin, przebijając się przez śnieg. On wiedział, że musi dowieźć mleko do mleczarni, aby nie zabrakło go robotnikom. Gospodarka naszego socjalistycznego kraju tylko w nieznacznym stopniu odczuwa skutki długotrwałej i srogiej zimy. Przyczynia się do tego wojsko, a także społeczeństwo, które w czynie społecznym chwyciło za szufle i łopaty, odgarniając śnieg z ulic. W zakładach pracy pracownicy z biur zostali przeniesieni na linie produkcyjne. Tam się bardziej przydadzą, gdyż robotnicy z mniejszych miejscowości mają trudności z dotarciem do pracy. W tym trudnym okresie nie można pozwolić sobie na zatrzymanie produkcji i obniżenie norm.

Powyższe informacje można usłyszeć w kronikach filmowych, dotyczących zimy z przełomu 1978 i 1979 roku. Natomiast w Poznaniu dobiegają końca prace przy budowie nowego torowiska, które ma połączyć robotniczą dzielnicę mieszkaniową Rataje ze śródmieściem. Mieszkańcy z niecierpliwością czekają na poprawę komunikacji w ich rejonie. Dzięki temu skróci się czas dojazdu do pracy rzeszy pracowników, którzy obecnie muszą korzystać z niewygodnego systemu linii autobusowych. Budowa nowego torowiska przebiega pomimo padającego gradu, silnego wiatru i temperatury poniżej minus 10°C. Pracownicy od pięciu tygodni nie mają wolnych niedziel, gdyż trasa musi być oddana w trzydziestą czwartą rocznicę wyzwolenia Poznania, czyli dokładnie w piątek 23 lutego 1979 roku. Po południu w przeddzień otwarcia ukończono prace i rozpoczęto próby torowe z użyciem tramwaju 102N.

Kolejnego dnia o godzinie 12 na skrzyżowaniu ulicy Zamenhofa i Kórnickiej przybyli przedstawiciele wojewódzkiego komitetu partii, władze Poznania, Wielkopolskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz urzędnicy związani ze spółdzielnią „Osiedle Młodych”. Jadących pierwszym tramwajem wita na wjeździe ogromny czerwony transparent z napisem: „ W rocznicę wyzwolenia Poznania przekazują nową trasę tramwajową do osiedla Lecha jej budowniczym”. Pierwsza „piątka” jest entuzjastycznie witana przez wielu czekających na otaczających linię skarpach poznanianów. Delegaci partyjni po wyjściu z wagonu czytają z zadowoleniem transparenty przygotowane przez społeczeństwo, wygłaszają także przemówienie, w którym m.in. dziękują budowniczym za ich trud, a także zapoznają się z budową dalszych odcinków.



**Skład dwuosioowych wagonów generacji N (o numerach 690 i 440) skręca z ul. Lampego (obecnie: Gwarna) w ul. Czerwonej Armii (Św. Marcin).**

*Fot.: Karel Hoorn, 1979*

Plany zakładają likwidację tymczasowej pętli tramwajowej na osiedlu Lecha i przedłużenie trasy ulicą Jedności Słowiańskiej do Hetmańskiej oraz na Franowo.

Tak właśnie budowano i otwierano pierwszy odcinek torów na GTR. Dziś, podróżując naszym tramwajem, spróbujmy sobie również przypomnieć, co mogliśmy wówczas zobaczyć przez okna tramwaju, podążając nim codziennie do pracy czy szkoły. Mamy nadzieję, że podróż ta starszym poznaniakom przypomni lata ich młodości, być może pierwszych miłości, natomiast młodszym uzmysłowi, jak przez ten czas zmienił się Poznań. O! Słysząc już dzwonek, dźwięk świszczących silników od wiertarek, które zamykają drzwi z charakterystycznym trzaśnięciem. Pierwszy, drugi styk na nastawniku i już tramwaj wesoło turkocze po nowym torowisku z pętli przy osiedlu Lecha w stronę śródmieścia. Mijamy osiedlowy park, który zagospodarowywano – podobnie jak inne tereny zielone na Ratajach – w ramach sobotnich czynów społecznych.

Dojeżdżamy do pierwszego przystanku na trasie, za którym stoi kolejny sygnalizator. Jest to jedyne tak zabezpieczone skrzyżowanie w poznańskiej sieci tramwajowej. Za chwilę przetniemy tory kolejowe – pozostałość normalnotorowej części kolei dojazdowej do Środy Wlkp., którymi w ostatnim okresie głównie przywożono elementy prefabrykowane do budowy ratajskich osiedli. Następnie opuszczamy już nowoczesne osiedle z wielkiej płyty – mamy wrażenie, jakby nasz tramwaj wyjechał z miasta: mijamy łąki i pola, jedyne zabudowania w okolicy to budynki poznańskiej Agromy, przy której znajduje się kolejny przystanek. Za chwilę znajdziemy się na ulicy Zamenhofs – jeszcze obrót głowy i z tyłu w oddali widoczny blok z napisem „Osiedle Lecha” – tramwaj skręca w lewo i razem podążamy w stronę ronda Rataje. Na ulicach niepodzielnie królują samochody, które dziś możemy spotkać na starych zdjęciach lub filmach. Syreny, warszawy i polskie fiaty to trzon motoryzacji. Pasażerów WPK wożą natomiast jelicze *ogórki*, nowoczesne licencjonowane jelicze-berliety i zakupione na Węgrzech ikarusy, które startują z przystanku przy rondzie Rataje: kilku peronów „pod chmurką” i małej budki dyżurnego ruchu.

Zbliżyliśmy się już do doliny Warty, którą bez przeszkód można zobaczyć z przystanku przy sklepie samoobsługowym „Beta”. Zanim znajdziemy się na moście Marchlewskiego, po lewej dostrzegamy makietę Rataj, natomiast w oddali za mostem zauważalna jest charakterystyczna metalowa noga, na której pikuje w kierunku ziemi wojskowy samolot. Nasz tramwaj skręca do centrum i ulicą Strzelecką obok fontanny przy Długiej dojeżdżamy do placu Wiosny Ludów. Ogromny gwar panujący na placu spowodowany jest głównie przez istniejący na nim rynek ze straganami. Można tam kupić różne artykuły, wśród których przeważają warzywa i owoce. Po prawej widoczna jest ulica Półwiejska, pokryta dużymi granitowymi płytami. Zaraz za pierwszym ostrym zakrętem pod torowiskiem znajduje się szalet miejski, a my już wspinamy się ulicą Walki Młodych pod górę – wraz z nami hamulcowy, który pracuje właśnie na tym wzniesieniu. Co prawda podczas podjazdu jego pomoc nie jest nam potrzebna, ale skorzystamy z niej w drodze powrotnej. Wsiada na przy Marcinkowskiego, a przed nami w oddali pętla autobusowa Al. Marcinkowskiego i plac Wolności. Zimą fontanna na placu jest wyłączona, ale widać gości w kawiarni Arkadia, którzy widocznie schowali się przed zimą. Podążając dalej ulicą 27 Grudnia możemy zobaczyć fasadę Teatru Polskiego, która została odsłonięta niecały rok wcześniej poprzez wyburzenie szeregu kamienic stojących przy ulicy. Za teatrem można zobaczyć jeden z największych poznańskich domów handlowych – Okrągłak. Każde piętro mieści inną grupę towarów, natomiast wszyscy, którzy posiadają dolarowe bony towarowe lub dewizy, mogą dokonać zakupu w jedynym dobrze zaopatrzonym Peweksie, znajdującym się na ostatnim piętrze. Przed nami dom książki, gdzie na powierzchni kilku pięter można – przy odrobinie szczęścia – kupić jakąś książkę.

Nasz tramwaj kończy już bieg przy Lampego, ale my jeszcze podjedziemy nim ulicą Czerwonej Armii do Marcinkowskiego. Po drodze mijamy kompleks handlowy Alfa. To właśnie w tym rejonie miasta znajdowały się największe sklepy w Poznaniu. Mówiąc o handlu i Poznaniu tamtych lat nie można zapomnieć o kabarecie „Tey”, który prezentował znany wielu rodakom do dziś skecz „Z tyłu sklepu”, obrazujący ówczesny stan gospodarczo-polityczny Polski. Postulaty zgłaszane przez artystów o skrócenie kolejek do sklepów z czterech do dwóch dni, a także konieczność oznaczania końca kolejki flagą, aby kolejki się nie myliły, gdyż się „zapętłają”, obrazują sytuację z tamtych lat. Długie kolejki, brak towarów, wszechobecne kartki były codziennością tamtego okresu. Natomiast my kończymy już naszą historyczną podróż przy Marcinkowskiego i wracamy do codzienności XXI wieku. Czy coś się zmieniło? Hmm... zapewne wiele, ale także wiele rzeczy się nie zmieniło i wciąż funkcjonuje tymczasowa pętla na osiedlu Lecha, do której właśnie odjechał tramwaj linii 23.

#### **Źródła:**

„Z życia WPK” (88) – „Ruszyły tramwaje na Chartowo. Uznanie dla budowniczych trasy”. – Edmund Nadolski.

Polskie Kroniki Filmowe z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=244192>

## Próba oceny funkcjonowania transportu miejskiego w Poznaniu oczami miłośnika Cieszymy się z tego, co mamy!

Robert Bartkowiak

Czy czasami nie masz wszystkiego dość, kiedy na przystanek Słowiańska podjeżdża piąty z kolei skład, do którego nie wepchniesz nawet szpilki i myślisz sobie, ile jeszcze tramwajów będziesz musiał przepuścić zanim zaleje Cię krew? Czy czasami nie masz wszystkiego dość, kiedy widzisz autobus tkwiący w kilometrowym korku, a tempo w nim narzucone jest – delikatnie mówiąc – ślimacze? Czy czasami nie masz wszystkiego dość, kiedy tramwaj tkwi w bezruchu oczekując na pionową kreskę, gdyż musi przepuścić całe morze różnokolorowych sępów ulicznych? I czy czasami nie masz wszystkiego dość, gdy przez bite pół godziny nie jedzie żaden autobus, a nagle, ni stąd ni zowąd, zjawia się całe stado, a na dodatek kierowca nie wykonuje planowego kursu przez Psarskie Wieś? Te właśnie „drobnostki” – sytuacje z dnia codziennego – kształtują nasz sposób postrzegania transportu miejskiego. Czy naprawdę w Poznaniu jest aż tak źle? Czy nie mamy się czym pochwalić? Czy umiemy tylko krytykować i oskarżać naszego – na razie jedyne – przewoźnika, czy też może wręcz przeciwnie: sygnalizujemy mu takie, a nie inne problemy, których zza biurka po prostu nie widać? Dlatego celem niniejszego artykułu będzie jak najbardziej obiektywna ocena funkcjonowania transportu miejskiego w Poznaniu na różnych płaszczyznach. Zapraszam do lektury.

Na pewno nie raz zdarzyło się Wam podróżować i mieć możliwość mniej lub bardziej dokładnego poznania funkcjonowania transportu miejskiego w innych miastach Polski, a może także świata. Jestem przekonany, że zauważyliście wiele różnych aspektów, które w Poznaniu nigdy nie mogłyby mieć miejsca, ponieważ komunikacja w naszym mieście przyzwyczała nas do pewnych standardów. Przekonujemy się o tym dopiero gdy wyemigrujemy, chociażby na chwilę. Nie da się również ukryć, że w innych miejscach podpatrujemy wiele ciekawych rozwiązań, które warto by przenieść właśnie do Poznania w celu dalszego usprawnienia funkcjonowania naszych tramwajów i autobusów. Jedno jest pewne: w Poznaniu już jakiś czas temu wysoko postawiono poprzeczkę i obecnie to procentuje. Kształtowanie komunikacji miejskiej jest procesem długotrwałym. Tego po prostu nie da się zrobić z dnia na dzień, z tygodnia na tydzień. Potrzebny jest konkretny plan i ściśle wytyczone cele, jakie w jego ramach należy realizować. Plan planem, ale najważniejsze jest jego stopniowe wdrażanie – w miarę możliwości, nie tylko tych finansowych. Do tego potrzeba lat i przede wszystkim kompetentnych osób, które jak za pomocą czarodziejskiej różdżki zmieniają oblicze naszego poznańskiego transportu. Z tym już jest niestety trochę gorzej.

### Fakty z historii

Jeśliby przyjrzeć się faktom z historii komunikacji miejskiej w Poznaniu, można zauważyć, że ta zawsze wyróżniała się na tle innych polskich miast – i nie tylko. Już w 1880 roku do Poznania dotarły bardzo eleganckie i wygodne wagony konne. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to, że były to jedne z najdroższych

wówczas wagonów. Pisze o tym autor albumu poświęconego historii tramwajów w Wiesbaden, powołując się na artykuł z gazety „Wiesbadener Tageblatt” z lat 80. XIX wieku: „(...) O elegancji wagonów świadczy, że według zestawienia w innym miejscu, zamknięte wagony kolei konnej Wiesbaden, obok tych z miasta Poznania, były najwartościowszymi wśród 47 środkowoeuropejskich towarzystw kolejowych.” To właśnie u nas, w Poznaniu, w 1930 roku ruszył nieznaną dotąd w Polsce środek komunikacji zbiorowej – trolejbus. Powstanie współczesnego trolejbusu datuje się na lata 1928-1930. Pierwsze testy praprzodka tego pojazdu zostały przeprowadzone w Berlinie już w 1882 roku przez Wernera von Siemens. 18 lat później trolejbusy pojawiły się w Paryżu. Niemiec, Max Schliemann, skonstruował następnie pierwszego *trajtkę* z drążkowymi odbierakami prądu na dachu, którego można było spotkać na ulicach Königsstein w Szwajcarii Saksońskiej. W świetle tych wydarzeń początek eksploatacji autobusów z silnikiem elektrycznym w Poznaniu można zaliczyć do wydarzeń pionierskich w dziedzinie komunikacji miejskiej. Także w 1930 roku PKE (Poznańska Kolej Elektryczna) otrzymała na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, odbywającej się w Poznaniu na terenie MTP, nagrodę Grand Prix za konstrukcję znanego wszystkim dobrze wagonu *dwa pokoje z kuchnią*, czyli doczepy typu poznańskiego pierwszego – P1D. Mówi się, iż był to pierwszy tramwaj niskopodłogowy, ponieważ do wagonu wchodziło się przez drzwi umieszczone na środku wagonu, na wysokości 420 mm nad główką szyny. Kolejne ciekawe wydarzenie, którym możemy się pochwalić, miało miejsce w 1961 roku. Wtedy to oddano do eksploatacji pierwszy w Polsce zmodernizowany wagon typu N, wyprodukowany w 1951 roku przez Stocznnię Północną w Gdańsku. Przewoźnik skorzystał wtedy z gotowych projektów modernizacji wagonów N i ND w celu zwiększenia komfortu podróżowania, opracowanych przez Instytut Gospodarki Komunalnej. Ministerstwo Gospodarki Komunalnej zleciło wykonanie takiego prototypowego wagonu przewoźnikowi z Krakowa, dając mu termin realizacji na rok 1962. Jak wiadomo, Poznań zrobiło to dużo wcześniej. W 1977 roku przyznano WPK (Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) nagrodę za zdobycie I miejsca we współzawodnictwie przedsiębiorstw komunikacji miejskiej pod patronatem Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska. Nagroda była dość atrakcyjna – dziesięć autobusów Jelcz-Berliet PR110U. Pierwszy sukces we współzawodnictwie nasze przedsiębiorstwo odniosło już w 1968 roku, zdobywając I miejsce i sztandar przechodni Ministra Gospodarki Komunikacyjnej i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej. Poznań zajął pierwsze miejsce również w latach 1972, 1975 oraz 1976, otrzymując również sztandar przechodni prezesa Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych. Natomiast rok 1973 przyniósł naszemu przewoźnikowi drugie miejsce w rywalizacji. Lata 80. to początek budowy trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, która do dnia

dzisiejszego jest jedyną tego typu trasą w Polsce. Tramwaj na bezkolizyjnym odcinku liczącym ponad 6 km biegnie po estakadzie oraz w specjalnie przygotowanym do tego celu wykopie. Trasę oficjalnie otwarto w styczniu 1997 roku.

W 1993 roku wprowadzono system czasowy biletów, który w Polsce był wtedy zupełną nowością. Do tej pory w całym kraju obowiązywały jednorazowe opłaty za przejazd. Oznaczało to, iż bilet był ważny od momentu odbicia go w kasowniku aż do opuszczenia pojazdu. Rozwój telefonii komórkowej spowodował, iż w 2002 roku zdecydowano się na możliwość płacenia za przejazd przy pomocy wiadomości SMS wysyłanych z telefonów komórkowych. Natomiast rok później do lamusa przeszły papierowe bilety okresowe, zastąpione biletem elektronicznym zwanym KOMKartą. W 2005 roku czasopismo Zajeżdźnia dokonało oceny transportu miejskiego w Polsce i opublikowało raport, w którym zestawiono przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Poznań zajął w tej rywalizacji pierwsze miejsce, wraz z Krakowem i Gdynią.

Te wszystkie wydarzenia, mniej lub bardziej istotne, świadczą o tym, iż Poznań zajmował (i myślę, że zajmuje nadal) ważne miejsce na mapie innowacji. Zawsze lubiliśmy być w tej czołówce i wyznaczać trendy, którymi potem zarażała się cała Polska.

### Tabor

Nikogo nie trzeba chyba przekonywać, iż stan taboru odgrywa kluczową rolę w ocenie transportu publicznego. Niewątpliwie jest to pierwszy aspekt, na który zwróci uwagę gość z kraju czy zagranicy, bądź osoba, która z usług komunikacji miejskiej korzysta raz na ćwierć wieku, w wypadku tylko (z podkreśleniem słowa tylko) koniecznym. Jeśli pojazdy są czyste i zadbane, a pasażer nie odczuwa dyskomfortu, wówczas jeżdżenie tramwajami i autobusami to czysta przyjemność. Zarówno tramwaje, jak i autobusy w Poznaniu należą raczej do zadbanych. O tabor dba się nieustannie wykonując liczne przeglądy techniczne, dokonując mniejszych czy większych napraw, bądź modernizując park pojazdów. Zastrzeżenia można mieć tylko w gruncie rzeczy do wagonów używanych, sprowadzonych z Niemiec – typu GT6 i GT8. To właśnie one w ostatnim czasie zostały zapuszczone – hałasujące niemiłosiernie wózki i przeguby to niestety norma w większości tego typu wagonów. Nie są to wagony najmłodsze, lecz właściwa ich eksploatacja z pewnością by do tego nie doprowadziła. Jesteśmy świadomi, że są to raczej wagony przejściowe, ściągnięte z powodu braków w trakcji tramwajowej. W momencie pojawienia się większej ilości nowych, niskopodłogowych tramwajów to one jako pierwsze pójdą pod palnik, wraz z holenderskimi wagonami 3G. *Holendry* natomiast to zhora wszystkich rodziców z dziećmi, bo ze względu na zbyt wąskie drzwi wniesienie wózka do tramwaju jest bardzo utrudnione, niekiedy wręcz niemożliwe.

Drugim ważnym aspektem jest nowoczesność taboru. W tej dziedzinie zdecydowanie na czołówkę wysuwają się autobusy. Na chwilę obecną prawie całe miasto jest obsługiwane przez przyjazne dla osób niepełnosprawnych i starszych autobusy niskopodłogowe. Już w 1996 roku na ulice Poznania wyjechały pojazdy tego typu. Obecnie ponad 50 sztuk autobusów jest dodatkowo wyposażone w klimatyzację przestrzeni



**Znane w całym kraju... poznańskie Combino. Supernowoczesne, supereleganckie... i piekielnie drogie wagony, w liczbie 14 sztuk.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 7.02.2009*

pasażerskiej, która jest ratunkiem w czasie letnich upałów. Na razie jako jedyne miasto w Polsce posiadamy autobus hybrydowy, czyli pojazd napędzany zarówno przez silnik diesla, jak i energię pozyskiwaną w procesie hamowania pojazdu i magazynowaną w specjalnych bateriach. Polityka przedsiębiorstwa w przypadku autobusów jest bardzo konsekwentna. Od dawna nie kupiono żadnego innego pojazdu niż marki Solaris lub MAN. Obie firmy jak wiadomo mają swoje fabryki niedaleko Poznania – Solaris Bus & Coach w Bolechowie, natomiast MAN w Sadach koło Tarnowa Podgórnego. Niechlubnym wyjątkiem od tej reguły był zakup 7 autobusów Jelcz M125M Vecto.

Do historii przechodzą już także autobusy wysokopodłogowe marki Ikarus. Tych w Poznaniu zostało już jak na lekarstwo, a spotkanie ich za dnia graniczy prawie z cudem. Najczęściej są one wykorzystywane podczas meczy oraz do organizowania komunikacji zastępczej „za tramwaj”. Ikarusy 260, 280 i jelcze M11 królują jeszcze natomiast na liniach nocnych, dlatego zainstalowano w nich w swoim czasie monitoring, w celu poprawy bezpieczeństwa podróżujących. Jeden z ikarusów 280.26 oraz dwa jelcze M11 służą jeszcze jako pojazdy szkoleniowe dla przyszłych kierowców.

W kwestii transportu szynowego na pewno możemy się pochwalić najdroższym tramwajem zakupionym w Polsce. Chodzi oczywiście o tramwaj niskopodłogowy Siemens Combino. Pomimo początkowych zawirowań wokół tych wagonów i burzy medialnej, można z całym przekonaniem powiedzieć, że był to dobry wybór. Wagony są ciche, zwinne i przede wszystkim bezawaryjne. Nie sprawiają żadnych kłopotów w eksploatacji. Jedynym minusem jest źle zaplanowane wnętrze wagonu (układ siedzeń) oraz dość kosztowne naprawy wypadkowe. Kompletnym przeciwieństwem wagonu Combino jest tramwaj Tatra RT6N1. Te pojazdy szynowe sprawiają od samego początku liczne (!) problemy w eksploatacji, poczynając od szerszego niż inne tramwaje w Poznaniu pudła, co powoduje, iż wszędzie jeździć nie mogą, zaś skończywszy na ulubionym napisie na wyświetlaczu tramwaju – „wagon uszkodzony”. Tatry mają za to dobrze zaplanowane wnętrze i są najbardziej pojemne i najlepiej

przystosowane do obsługi trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Godne uwagi są również modernizacje wagonów typu 105N, które jak na polskie warunki są przeprowadzane niemal perfekcyjnie. Wagon podczas takiej „naprawy” są „rozbierane” doszczętnie (zostaje samo pudło, a w przypadku moderusa Alfa tylko belka grzbietowa) i wymianie ulega praktycznie każdy element. Dodatkowo wagony wyposażane są w wyświetlacze kierunkowe, specjalne okrągłe, elektroniczne wyświetlacze na dachu (nawiązujące do białych tarcz dachowych) oraz system zapowiedzi przystanków. Od niedawna modernizacjom tychże wagonów nadano zupełnie nowy design. Ich oblicze zmieniono poprzez zastosowanie innej ściany czołowej oraz klejonych szyb. Modernizacja nosi nazwę handlową Moderus Alfa. Dodatkowo dwa składy wyposażone są w energooszczędny rozruch tyrystorowy (skład 150+151 oraz 152+153). Czy takie inwestowanie w wagony typu 105N się opłaca i w rzeczywistości ma sens, to kwestia dyskusyjna. Jedno jest pewne. *Stopiątki* to podstawowy typ taboru eksploatowany w Poznaniu i z ulic tak prędko nie znikną. Zastąpienie ich wszystkich, albo choć w większości tramwajami niskopodłogowym jest na chwilę obecną niemożliwe, chociażby ze względu na obecność dużo starszych kolegów – GT6, GT8 oraz 3G. To właśnie one w pierwszej kolejności powinny być zastąpione przez niską podłogę, gdyż ich modernizacja jest raczej nieopłacalna. Wynika to z lokalnej specyfiki – spora część z nich jest tak mocno zużyta, że zastosowanie sprawdzonych, zachodnich wzorców modernizacji może nie dać spodziewanych efektów (a i lokalne zakłady nie mają doświadczenia z takimi konstrukcjami). Dlatego dyskusja o tym, czy Poznań aby nie za dużo inwestuje w wagony typu 105N jest pozbawiona sensu.

### Infrastruktura

Remonty zawsze przynoszą ze sobą falę niezadowolenia pasażerów. Ale żeby było lepiej, najpierw musi być gorzej. Któż z nas nie chciałby jeździć tramwajami, które mają torowiska płaskie jak stół, każdy przystanek jest przystosowany do pojazdów niskopodłogowych, a 100% torowisk jest wydzielonych? Każdy by chciał. Dlatego w Poznaniu niemal nieustannie prowadzone są jakieś prace remontowe, które prowadzą do poprawy funkcjonowania transportu publicznego. Począwszy od gruntownej wymiany, czy nawet przebudowy torowisk, przez mniejsze, takie jak doraźne wymiany zwrotnic, aż po naprawy małych fragmentów najbardziej zużytego torowiska bądź sieci trakcyjnej. Coraz więcej przystanków doczeka się przebudowy i przystosowania do tramwajów posiadających niską podłogę. Bardzo często w nocy, gdy wszystkie dzienne tramwaje zjadą już do zajezdni, odbywa się czyszczenie torowisk (w szczególności zwrotnic) czy też szlifowanie bądź spawanie w miejscach, gdzie jest to najbardziej konieczne.

Zarówno infrastruktura torowa, jak i sieć trakcyjna oraz infrastruktura przystanków w Poznaniu należy do wzorowych. Nie zmienia to rzecz jasna faktu, że zawsze można coś udoskonalić. O pomstę do nieba woła natomiast system sygnalizacji świetlnej dla tramwajów. Priorytet dla pojazdów szynowych w Poznaniu jest nadal fikcją. Tramwaje kwitną niekiedy po kilka minut ze względu na źle ustawiony cykl świateł. Kolejnym problemem jest brak unifikacji systemu sterowania światłami, co powoduje, że kierujący pojazdem

nie zawsze jest zorientowany, co powinien uczynić, by możliwie najszybciej otrzymać pionową kreskę. Nie mówimy oczywiście o ulicy Grunwaldzkiej (odcinek od ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego do pętli Junikowo) oraz trasie tramwajowej przez most św. Rocha (odcinek od ul. Podgórznej do węzła Kórnicka), gdzie przejazd odbywa się dość sprawnie jak na poznańskie warunki. Niestety na ulicy Grunwaldzkiej widać już niewidzialną rękę służb i z pewnością system ten nie działa tak wydajnie, jak na samym początku, w szczególności przy skrzyżowaniach z ulicą Grochowską oraz Bułgarską. Natomiast brak wyobraźni i logiki przyczynił się do powstania pasa ruchu, który na dość krótkim fragmencie ulicy Mostowej wchodzi na torowisko nowo wybudowanej trasy tramwajowej przez most św. Rocha. Powoduje to spore zamieszanie, gdyż samochody stojące w korku bądź oczekujące na światło blokują pojazd szynowy, który na tych samych światłach ma pionową kreskę. W takim razie po co ta inwestycja? Po co dąży się do skracania czasu przejazdu, skoro stosuje się przy tym złe rozwiązania, prowadzące do jego ponownego wydłużenia?

### Polityka informacyjna

Pasażerowie niestety bardzo często są traktowani przez przewoźnika jak zbędny dodatek do transportu publicznego. Świadczą o tym zbyt późno docierające do klientów informacje o planowanych objazdach, utrudnieniach na czas remontu czy jakiejś imprezy kulturalnej, bądź o większych zmianach w rozkładach jazdy. Takie niuanse niezbędne dla potencjalnego pasażera pojawiają się na stronie internetowej przewoźnika zbyt późno (z reguły na dwa, trzy dni wcześniej, choć o całej sprawie wiadomo z dość dużym wyprzedzeniem). Natomiast informacje publikowane w gazetach codziennych są bardzo powierzchowne i nierzadko zawierają błędy. Poza tym nie wszyscy codziennie kupują prasę.

Żółte kartki porozwieszane bez ładu i składu na przystankach i w pojazdach komunikacji miejskiej to codzienność remontów. Komunikaty te są bardzo tendencyjne (ich poprawność językowa woła nierzadko o pomstę do nieba) i osobie spoza Poznania niewiele mówią. Ulicowy opis przebiegu trasy, a taki spotyka się na żółtych kartkach, to nie do końca trafione rozwiązanie. Aż się prosi o umieszczenie schematu sieci tramwajowej z obowiązującymi zmianami przebiegu tras komunikacyjnych (szczególnie w przypadku tramwajów) z zaznaczeniem fragmentu newralgicznego, gdzie pojazdy nie kursują ze względu na remont. Niejednokrotnie już spotkaliśmy się również z brakiem jakichkolwiek informacji o godzinach odjazdów tramwajów podczas kilkudniowych objazdów. Wynika to z założenia, że rozwieszanie nowych rozkładów na tak krótki czas nie ma sensu. Tramwaje kursują przecież bardzo często. Jeszcze bardziej żenujące jest podawanie godzin odjazdów z pętli i częstotliwości, z jaką kursują w danych godzinach. Takie sytuacje miały bardzo często miejsce podczas organizowania autobusowej komunikacji zastępczej „za tramwaj”. Natomiast na okres dwóch tygodni – podczas konferencji klimatycznej w Poznaniu – dało się powiesić rozkłady na każdym przystanku linii tramwajowej D (na trasie os. Lecha – Budziszewska) oraz linii autobusowej H! Wprost niewiarygodne.

Wszyscy znamy bardzo dobrze termometry, które stanowią świetną informację dla pasażera o przebiegu linii, gdyż przedstawiają one wszystkie przystanki na trasie oraz wyszczególniają duże węzły komunikacyjne wraz z informacją o możliwych przesiadkach na inny tramwaj czy autobus. Ostatnio pokuszono się nawet o napis „Uwaga! Zmiana trasy.”, w przypadku objazdów. Owe termometry mają kolor żółty, podobnie jak kartki informujące o zmianach tras. W sumie tyle dobrego można o tym powiedzieć. Schody zaczynają się, gdy spojrzymy na aktualność tego systemu. Według niektórych termometrów piątka i trzynastka nadal jeżdżą przez Strzelecką, linie 111 oraz 188 są obsługiwane przez poznańskiego przewoźnika (pomijamy fakt, że zmieniono już numery i takowe linie nie istnieją, a obsługą zajmuje się firma Warbus) oraz na przystanku Bałtyk nadal można przesiąść się na świętej pamięci linię P do Sierosławia. To tylko kilka przykładowych błędów, które można by jeszcze mnożyć. Bardzo smutny jest również brak miejsca na termometry w wagonach Combino, RT6N1, czy zmodernizowanych wagonach typu 105N, które opuściły hale firmy przy ulicy Gajowej. Dlatego warto sobie postawić w tym miejscu pytanie, czy warto jest mieć coś, co zawiera błędy, czy lepiej, żeby w ogóle tego nie było?

### ZTM Poznań a transport miejski

Powołanie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu to bardzo istotna zmiana w funkcjonowaniu transportu w naszym mieście. Teraz właśnie on ma zajmować się organizacją komunikacji miejskiej na wielu jej płaszczyznach. Główne zadania jakie postawiono przed ZTM Poznań to: ustalanie przebiegu linii komunikacyjnych zatwierdzanie wszelkich zmian oraz kontrolowanie usług świadczonych przez przewoźnika, a w przyszłości także i przewoźników. Jak na razie nie podjęto żadnych konkretnych działań i w sumie w Poznaniu niewiele zmieniło się od pierwszego stycznia bieżącego roku. Niektórzy mogą stwierdzić, że to zaledwie kilka tygodni od rozpoczęcia działalności. Zgodzę się, ale jest to instytucja, która powstała, by rozwijać to, co do tej pory udało się osiągnąć. Tak jednak od samego początku się nie dzieje. Nawet potencjalni pasażerowie nie zostali poinformowani należycie o korzyściach, jakie z tej zmiany wypływają. Witryna internetowa, jeśli w ogóle tak można to nazwać, niczego nie daje. Nie ma tam żadnych istotnych informacji. Nie rokuje to dobrze na przyszłość. Rodzi się pytanie, ile potrwa ten cały bałagan związany z wprowadzeniem ZTM i kiedy zacznie on właściwie funkcjonować, podejmując konkretne zadania.

Nie ulega wątpliwości, że transport publiczny w Poznaniu wyróżnia się na tle innych miast w Polsce pod każdym względem. Mamy swoje dobre i złe strony. Jednak nie to jest teraz najważniejsze. Obecnie stoimy przed wielką szansą, by wszystko jeszcze bardziej przewrócić do góry nogami. By kupować nowe tramwaje i autobusy, budować nowe trasy tramwajowe, czy przeprowadzić wiele innych kluczowych inwestycji, które znacząco wpłyną na funkcjonowanie tego, co jest. Mam tu na myśli elektroniczne tablice pokazujące rzeczywisty czas przyjazdu tramwaju bądź autobusu lub system sterowania ruchem z priorytetem dla pojazdów szynowych. Nie da się ukryć, że inwestycje drogowe przeprowadza się nierzadko bezmyślnie. Przykładem jest ulica Mostowa, a także brak specjalnych pasów dla autobusów, które na pewno rozwiązałyby problem stania w korku tego, co tak naprawdę ma jeździć. Niejeden kierowca tkwiący w drogowym zatorze, zastanowiłby się wtedy, czy jednak warto w godzinach szczytu jeździć samochodem, czy też może wybrać punktualny i szybki pojazd komunikacji miejskiej, który ma dla siebie przeznaczone pasy ruchu bądź wydzielone torowisko z idealnie działającą sygnalizacją świetlną. To czy tak będzie, zależy w głównej mierze od nas samych, a przede wszystkim od ludzi, którzy na co dzień się tym zajmują i mają ogromny wpływ na kształtowanie komunikacji miejskiej. Jednak ich kompetencje pozostawiają niekiedy bardzo wiele do życzenia, co jest przyczyną przeróżnych niedociągnięć na wielu płaszczyznach. Chciałbym za kilka lat cieszyć się z tego, że wykorzystaliśmy tę sposobność, jaką otwiera przed nami Unia Europejska i organizacja EURO 2012, na tyle, na ile było to możliwe. Nie chciałbym, by zalała mnie krew z powodu niewykorzystanej szansy i straconego czasu. Chciałbym, żeby wreszcie zaczęto się liczyć z tym, że obecnie podejmowane decyzje mają skutki nie tylko dziś, czy jutro, ale także przez najbliższe lata, czy dziesiątki lat. Dlatego powinny być one podejmowane rozsądnie i mieć na uwadze to, co może się zdarzyć w przyszłości. Tego właśnie chciałbym życzyć Wam i sobie. Byśmy byli usatysfakcjonowani z tego, czego jesteście częścią. Byśmy nie mieli wszystkiego dość...

### Bibliografia:

Marchwicki J., Nadolski E., Sto lat komunikacji miejskiej w Poznaniu (1880-1980); Kronika m. Poznania 4/79

Dutkiewicz P., Tramwaje w Poznaniu, Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2005

*Czasopismo „Zajezdnia” numer 4-6 (9) maj/czerwiec 2005*

## Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Marcin Jurczak




Koniec roku upłynął pod znakiem zmian przystankowych. Od nocy z 12 na 13 grudnia autobusy nocne 238 i 252 wzbogaciły się o jeden przystanek na trasie – zatrzymanie na rondzie Kaponiera (ul. Zwierzyniecka) ma ułatwić przesiadki. Przystanek początkowy (Rondo Kaponiera – „Bałtyk”) pozostaje bez zmian. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Poznaniu zmieniła ponadto nazwy przystanków poza Poznaniem. Dla linii 56 oznacza to zmianę przystanków: Rynek Żabikowo na

Luboń Rynek Żabikowski (skrót: LURZ) i Poniatowski go na Luboń Maxbud (LUMA), a dla linii 70 i 237: zmianę nazwy pętli Koziegłowy na Koziegłowy Zakłady Drogiarskie (KOZD) oraz przystanków: Koziegłowy /ż na Koziegłowy Taczaka II (KTII), Koziegłowy oznińska na Koziegłowy Taczaka I (KTI) i Karolin Osiedle Kar lin (KAOS).




Wagon 403 ostatecznie nie wyjechał jednak do NG, przechodzi natomiast naprawę powypadkową. Klepanie odbywa się na terenie zajezdni





 Otwarto oferty złożone w przetargu na dostawę 40 tramwajów dla MPK Poznań Sp. z o.o. Przetargiem zainteresowało się 10 firm i konsorcjów: Siemens, Bombardier, CAF, FPS, Solaris, Skoda, Stadler, PESA, Alstom Konstal i AnsaldoBreda / Newag. Co ciekawe, „zapis antyprototypowy” – mający chronić przed konstrukcjami o charakterze prototypów – okazał się „zapisem antyproducentowym” – w praktyce oznacza bowiem wykluczenie jeżdżących konstrukcji od producentów o niewystarczającym doświadczeniu. Tym samym warunków nie spełnia Fabryka Pojazdów Szynowych (posiadająca jeżdżącą pumę i nieposiadająca wymaganego doświadczenia), spełnia je natomiast Solaris Bus & Coach (bo choć Tramino wciąż znamy jedynie z rysunków i grafik, firma spełnia warunki przetargu, gdyż posiada odpowiednie referencje). Przypomnijmy – w marcu 2006 roku podpisano umowę na dostawę 24 tramwajów niskopodłogowych dla MPK Kraków, którą realizowało konsorcjum firm Bombardier, Vossloh Kiepe i... Solaris Bus & Coach S.A. Tym samym bolechowski producent może sobie zapisać 24 tramwaje dla Krakowa jako referencje... i samodzielnie wystartować w przetargu. Czy Solaris Tramino (na zdjęciu) okaże się „czarnym koniem” tego przetargu?

Rys.: Solaris Bus&Coach

przy ul. Fortecznej, a wykonują je podobno fachowcy z Modertransu. Roboty im nie zabraknie, bowiem do odstawionych po zderzeniach wóz-wóz wagonów dołączyła niedawno tatra 405. W temacie *niskopodłogowców* warto także dodać wywózkę wagonu 507 na naprawę powypadkową. Wagon zabrano w całości, gdyż poza uszkodzeniem ostatniego członu doszukano się w nim złamania przegubu.


 Coraz więcej autobusów pokazuje błędną datę. Za przekazywanie danych w ramach systemu informacji pasażerskiej odpowiada protokół IBIS, który z kolei przesyła „numer” roku w postaci jednej cyfry. Tym samym raz na 10 lat konieczne staje się przeprogramowanie wyświetlacza, by zamiast 1999 wyświetlał rok 2009. Szacuje się, że ilość wozów z błędami będzie rosła, na szczęście usterki usuwane są na bieżąco.

 MPK Poznań Sp. z o.o. ogłosiło przetarg na dostawę nowego sprzętu dla pogotowia autobusowego. Wóz ma być czteroosiową ciężarówką

 W natłoku ciekawostek komunikacyjnych umknęło nam powstanie nowych linii autobusowych od początku stycznia 2009. W dniu 5.01 (pierwszy dzień roboczego rozkładu jazdy po Nowym Roku) zadebiutowały linie 46 (Strzeszyn – Boranta) oraz 97 (Kobylepole – Chartowo). Ta pierwsza oznacza dla mieszkańców Strzeszyna bezpośrednie połączenie z Piątkowem (kursy w dni robocze co 30 minut, odjazdy ze Strzeszyna na zmianę z 60, co daje autobus z tej końcówki co 15 minut). 97 natomiast kursuje w dni robocze, wyłącznie w szczycie porannym i popołudniowym (także co 30 minut). Przy okazji zlikwidowano linię 99, wzmacniając autobusem dotychczas ją obsługującym linię 92.


Fot.: Marcin Nader, 8.01.2009




 W dniu 7 lutego skład 234+233 w nowym moderusowym kształcie wjechał o własnych siłach na teren zajezdni S-1 (z zafoliowanymi siedzeniami). Sześć dni później pociąg 234+233 zadebiutował na linii 1/13. W dniu 21 lutego na 14/2 zadebiutował skład 228+227 (na zdjęciu). W temacie moderusów warto zwrócić uwagę na niedawne spektakularne wstrzymanie spowodowane w samym centrum i popołudniowym szczycie przez *fallusa* – dopiero po ponad godzinie walki udało się przywołać drugi wagon do porządku, a futurystyczny *trójskład* 152+153 +503 ostatecznie doczłogał się do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Na Fortecznej poruszenie – 336+337 ożył i jeździ, niestety ex szkoleniowiec 272+273 wciąż stoi mniej lub bardziej zepsuty.


Fot.: Marcin Nader, 21.02.2009


balastową o mocy 300-360 kW (408-490 KM), wyposażoną w dźwig, okular do holowania i wiele innych pożytecznych drobiazgów. Pojazd ma być dostarczony w ciągu 8 miesięcy od daty podpisania umowy. Wykonawca zamówienia przeprowadzi ponadto dwudniowe szkolenie dla 10 pracowników w zakresie obsługi nowego auta. Otwarcie ofert – 9 marca.

 Konieczność „objechania” wszystkich linii wyposażonych w nadajnik GPS głogowskim składem 148+149 zaowocowała niewielkimi rozładami taborowymi. W czasie gdy S-1 szalało na brygadach z S-3, *stodwójka* pojawiła się na linii numer 4. Następnie GPS wybrał się na przejażdżkę po liniach całkowicie madalińskich (7, 8, 9, 18). Ponadto od 1 lutego obsługę 11/5 przejęła zajezdnia Głogowska (wystawiając tam na stałe 194+193), w zamian oddając wydziałowi S-2 jedną dwójkę.

 Miasto Poznań powołało kolejną spółkę celową – tym razem zajmującą się tematami infrastruktury przy okazji Euro 2012. Lokalne media poinformowały, że spółka ta przejmie od Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta realizację trzech projektów: przedłużenia trasy PST (projektu wpisanego na listę projektów kluczowych Wielopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego), budowy linii na

Franowo (jw.) i modernizacji Trasy Grunwaldzkiej (projekt wpisany na listę projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – POIS). Zdaniem wielu specjalistów powołanie spółki nie oznacza niczego dobrego, a wobec konieczności przekazania dokumentacji z WGKiM (którą ledwo półtora roku wcześniej przekazywano do WGKiM z MPK) – może przyczynić się do opóźnienia w realizacji projektów. O kolejnym rozmywaniu się zadań, kompetencji i odpowiedzialności nie wspominając...

 Jak informuje strona miejskiego przewoźnika, od 16 lutego br. (poniedziałek) pilotażowo uruchomiona została (tylko w dni robocze) nowa podmiejska linia autobusowa nr 621, na trasie: Mosina Dworzec PKP – Krosinko – Dymaczewo Nowe.

 Czarna seria na wydziale S-2 – po poważnych wypadkach odstawiono wagony 906, 689 i 655. Ponadto z okazji prac torowych *nockę* obsługuje *dwukierunek* 905, a na liniach dziennych hasają 668 i 669. Warto dodać, że jedynie dwa *challengery* posiadają „okienko” do sprzedaży biletów, co – jako że jednym z nich jest rozbity 906 – oznacza brak rezerwy dla wozu kursującego nocą. W razie awarii na trasę N21 wyjeżdża *zatramwaj*.

## Najciekawsze wstrzymania listopadowe i grudniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**1.11. 5/1 130+131.** Dwadzieścia minut wstrzymania ruchu (11.30-11.50) zafundował pasażerom komunikacji tramwajowej bezpański pies, który na skrzyżowaniu ul. Szkolnej i Podgórznej (kier. Kórnicka) dostał się pod II wózek pierwszego wagonu tramwaju. Skład zatrzymano, a świadkowie zdarzenia zawiadomili Centralę Nadzoru Ruchu. Na miejsce wysłano dźwig, dzięki któremu udało się wydobyć psa spod tramwaju. W momencie kończenia akcji zwierzę żyło i miało się nieźle – patrol Straży Miejskiej zabral je do schroniska. Z relacji świadków wynika, że wobec gwałtownego wbiegnięcia psa pomiędzy wózki tramwaju, motorniczy nie mógł zapobiec potrąceniu.

**4.11. 92/1 1905.** Do nietypowego zdarzenia doszło na ul. Krzywoustego około godz. 7.40 rano. Jadący w stronę ronda Rataje rowerzysta uderzył kierownicą w tył autobusu jadącego w tym samym kierunku (należy się spodziewać, że autobus poruszał się w korku z minimalną prędkością – na dwujezdniowej drodze rowerzysta raczej nie byłby w stanie dogonić neoplana). Odważny cyklista dokonywał zmiany pasa ruchu z prawego na lewy, a wjeżdżając na pas, którym poruszał się autobus, po prostu się obok niego nie zmieścił. Poturbowany zielono-żółtymi blachami odmówił wezwania karetki pogotowia, zgodził się natomiast podpisać oświadczenie o spowodowaniu kolizji. Kursy za wstrzymaną *pszczołkę* wykonała rezerwa 1968.

**6.11. 6/4 202+201.** Do potrącenia nieletniego pieszego doszło na przystanku most Dworcowy (kier. Bałtyk). Z relacji motorniczego wynika, że pieszy wtargnął na torowisko przed tramwaj (od strony drugiego przystanku), a następnie zakleszczył się między 202 a drugim wagonem wcześniejszego składu.

Po rozmowie z motorniczym pasażer oddalił się... a na przystanek Babimojska wezwał karetkę pogotowia ze względu na ból nogi. Matka nieletniego podpisała oświadczenie, że nie wnosi żadnych roszczeń wobec MPK. Głupota ludzka tym razem skończyła się wizytą na badaniach w szpitalu.

**7-9.11.** Przez trzy dni z ograniczoną prędkością kursowały tramwaje ul. Głogowską. Na wysokości ul. Wypiańskiego doszło do pęknięcia rury wodociągowej biegnącej pod jezdnią, na pasie ruchu w kierunku Górczyna. Na miejscu porządku pilnował Nadzór Ruchu, tramwaje przejeżdżały z prędkością 5 km/h.

**10.11. 14/4 150+151.** Moderus Alfa był przyczyną siedmiominutowego (11.44-11.51) wstrzymania ruchu na trasie PST (na wysokości os. Batorego, kierunek os. Sobieskiego). W II wózku I wagonu doszło do oberwania wału kardana. Szczęśliwie możliwe było udrożnienie przejazdu (gdyby kardana urwał się „pod włos”, byłoby dużo gorzej) i skład o własnych siłach zjechał najpierw na pętlę, a na później do zajezdni Głogowska.

**16.11. 14/4 150+151.** Chrzest bojowy moderusa Alfa. O godzinie 10.02 kierujący samochodem osobowym volkswagen Golf, wyjeżdżając z ul. Gąsiorowskich, nie zauważył tramwaju linii 14 (jak można nie zauważyć moderusa?) jadącego w kierunku Dworca Zachodniego. W efekcie doszło do zderzenia obu pojazdów i przetarcia metalicznego lakieru wagonu 150 na długości około 10 metrów (od pierwszych drzwi). Kierujący samochodem podpisał oświadczenie o spowodowaniu kolizji, tramwaj pozostał na linii. Ruch wznowiono po 10 minutach.

**18.11. 14/6 508.** Do rozjechania się *kombajna* na zwrotnicy doszło podczas zjazdu do zajezdni



z Górczyna krótko po godzinie 20. Pierwsza oś pierwszego wózka pojechała prosto w kierunku Hetmańskiej, druga... skręciła do zajezdni. Na miejscu zdarzenia interweniowały Zakładowa Służba Ratownicza i pogotowie torowe – po dziesięciu minutach tramwaj wycofano i skierowano do zajezdni. Przyczyną wykolejenia było niedoleganie iglic spowodowane zanieczyszczeniem zwrotnicy wjazdowej na S-1.

**2.12. A/2 1036.** Początek grudnia zdecydowanie należał do autobusów marki MAN. W dniu 2 grudnia ok. 17.35 doszło do zawieszenia się *asa* na poboczu drogi. Podczas wykonywania manewru skrętu w prawo z ul. Kurlandzkiej w kierunku Szwajcarskiej kierowca zjechał prawą stroną autobusu na pobocze, gdzie wpadł w głęboką wyrwę i prawym tylnym bokiem zawiesił się na krawężniku. Zdaniem kierowcy, do „ścięcia” zakrętu zmusił go niezidentyfikowany samochód osobowy, który zjechał mu drogę. Po godzinie postoju autobus wyciągnięty został z dziury przez holownik, a następnie zjechał do zajezdni celem sprawdzenia podwozia.

**3.12. 64/9 1059.** Jakież było zdziwienie kierowcy z Kaczej, gdy 3 grudnia o 7.46 rano, na około 100 metrów przed wjazdem na os. Literackie, z prawej strony na drogę wybiegła sarna. Zwierzę uderzyło w prawe przednie koło autobusu, ponosząc śmierć na miejscu. Szczęśliwie udało się uniknąć strat w ludziach. Po dwudziestu minutach postoju autobus ruszył w dalszą drogę – ze względu na brak uszkodzeń mógł kontynuować jazdę na linii. Sarna zabrana została przez służby Czysty Poznań około 9.35.

**10.12. D/1 671.** Konferencyjny dodatek również dołożył swoje trzy grosze do grudniowych wstrzymań. O 9.18 na przystanku Kórnicka (kier. centrum) doszło do upadku na przystanek pasażerki wysiadającej z wagonu pierwszymi drzwiami. Kobieta przyznała, że podczas wychodzenia z pojazdu miała zajęte obie ręce i nie trzymała się poręczy. Po przebadaniu przez lekarza pogotowia ratunkowego zwolniona została do domu, a Klubowicz Bręczek po 18 minutach postoju ruszył w dalszą drogę.

**11.12. D/5 671.** O 17.24 doszło do przytarcia wagonu GT8 do samochodu osobowego na ul. Podgórznej przy skrzyżowaniu z al. Marcinkowskiego. Kierowca auta omijał stojący po prawej stronie niezidentyfikowany pojazd i przytarł się do prawidłowo jadącego dodatku. Po 17 minutach ruch wznowiono – motorniczcy zjechał do zajezdni ze względu na uszkodzenia stopnia przy pierwszych drzwiach wagonu 671. Szczęśliwie tego dnia wagon 685 akurat na linii D nie kursował.

**19.11. 18/4 907.** Zanik niskiego napięcia (i jego spadek niemalże do zera) unieruchomił Klubowicza Zwierzaka na przystanku Żeromskiego (kier. Ogrody). Uszkodzony wagon zepchnięto przy pomocy 17/8 136+137 na pętlę, gdzie oczekiwał na madaliński holownik. Zdarzenie nie spowodowało większych komplikacji w ruchu tramwajowym – awaria miała miejsce o godz. 22.48. Nieliczni pasażerowie przesiedli się na jadącą tą samą trasą nockę lub poszli piechotą. Tramwaje dojeżdżające do Ogrodów kierowano do zajezdni objazdami – wykorzystując nieużywane liniowo łuki torów skrzyżowania Dąbrowskiego / Przybyszewskiego.

**25.11.** Zemsta Katarzyny – za krzywdy dokonane tramwajom w ostatnim roku. Opady śniegu i ujemna temperatura spowodowały gwałtowne pogorszenie

warunków drogowych na terenie całego miasta we wtorkowy poranek. W efekcie w ciągu zaledwie 40 minut odnotowano trzy (!) wstrzymania ruchu tramwajowego spowodowane wpadaniem samochodów osobowych na wydzielone torowiska tramwajowe. Punktualnie o 6.00 pomiędzy przystankami Rolna i Hetmańska Wiadukt (100 m za ul. Rolną) w tory wpadł opel Omega. Auto w ciągu 14 minut wypchnięto z torowiska siłą mięśni, zablokowane stały cztery pociągi tramwajowe (jako pierwszy 18/4 670). Zaledwie trzy minuty po zgłoszeniu z Hetmańskiej, CNR otrzymała sygnał o polonezie Caro blokującym torowisko na ul. Zamenhofs (przy ul. Kruczej, kier. rondo Rataje). Tramwaje (10 pociągów z 13/2 300+301 na czele) stały w jednym kierunku od 6.01 do 6.25, auto usunięte zostało z torów za pomocą wyciągarki dźwigu TRAM123. Zaledwie 15 minut po udrożnieniu przejazdu w tory wpadło w tym miejscu kolejne auto, demolując płotki między torami i blokując tramwaje w obu kierunkach na kolejne 16 minut (9 pociągów, 3/1 906 kier. rondo Starołęka i 12/8 405 kier. rondo Rataje jako pierwsze). We wszystkich trzech przypadkach winę ponoszą kierujący samochodami osobowymi, którzy nie dostosowali prędkości do warunków panujących na drodze.

**12.12. H/3 1129.** Konferencyjnych *literówek* ciąg dalszy. O 9.22 kierowca MAN-a wjeżdżając na terenie Portu Lotniczego Ławica od strony ul. Bukowskiej nie zachował należytej ostrożności i przestawił terminal wjazdowy bariery automatycznej. Prowadzący podpisał oświadczenie o winie. Wraz z pojazdem pozostał na linii, podejmując kolejny kurs z wesołą, zagraniczną gromadką.

**12.12. 14/R 162+161.** Spektakularne wykolejenie przed bramą zajezdni Głogowska. Zjeżdżający do zajezdni skład rezerwowy (wcześniej kursujący za 14/1) wypadł z szyn na łuku torów – z powodu ciała obcego zalegającego w rowku szyny. Wykolejeniu uległ pierwszy wózek pierwszego wagonu, pozostałe trzy wózki zatrzymały się w torowisku w kierunku zajezdni. Wstrzymanie ruchu trwało ponad pół godziny (17.01-17.35), na czas wykolejenia tramwaje kierowano objazdami, a pasażerów z Hetmańskiej na Górczyn wozili autobus „za tramwaj”. Wykolejony wagon wstawiono w torowisko przy użyciu dźwigu.

**22.12. 13/12 450.** Wagon typu 118N debiutuje w archiwum T. O 5.52 w okolicach skrzyżowania ul. Starołęckiej i R. Maya (kierunek Junikowo), nastąpiło wstrzymanie ruchu tramwajowego wskutek braku luzowania IV wózka wagonu. Na miejscu interweniowała Zakładowa Służba Ratownicza, po przełączeniach puma zjechała samodzielnie do zajezdni. Ruch wznowiono o 6.16.

**22.12. 1/3 200+199.** Do potrącenia pieszego ze skutkiem śmiertelnym doszło na Górnym Tarasie Rataj ok. 18.35. Ubrany na ciemno mężczyzna przechodził przez torowisko w miejscu niedozwolonym i nieoświetlonym – pod wiaduktami Trasy Katowickiej. Wyszedł na torowisko zza filara wiaduktu, prosto pod jadący ze znaczną prędkością (co w tym miejscu nie jest niczym dziwnym) pociąg tramwajowy. Wstrzymanie ruchu w kierunku os. Lecha trwało prawie dwie godziny, tramwaje kierowano skrótem przez ul. Zamenhofs. Na trasie kursowały dwa autobusy „za tramwaj”. Uszkodzonym składem zjechał do zajezdni pracownik Zakładowej Służby Ratowniczej.

**25.12. 6/1 511.** Niekorzystne warunki atmosferyczne uziemiły o 6.26 wagon combino, podążający w stronę Miłostowa. Około 100 metrów za przystankiem Krańcowa wagon zatrzymał się z powodu oblodzenia sieci trakcyjnej. Ruch wznowiono po 17 minutach, *kombajn* nie zjechał jednak daleko i kawałek dalej zatrzymał się ponownie. Ostatecznie niskopodłogowca skoplowano ze stojącym za nim pociągiem 6/2 170+169. *Trójkład* dojechał szczęśliwie na Miłostowo o 7.05, a na wszelki wypadek w kierunku Budziszyskiej jako pierwsze pojechały *stopiątki*. Do czasu przywrócenia ruchu tramwajowego kursowały ul. Warszawską trzy autobusy „za tramwaj”. Oblodzenie sieci trakcyjnej było także przyczyną wstrzymania na ul. Grunwaldzkiej (około 100 m za przystankiem początkowym pętli Junikowo) – tu zablokowaniu (od 7.49 do 8.02) uległ pociąg **15/3** obsługiwany wagonem **508**.

**31.12.** Smutna końcówka tramwajowego roku. Około godz. 18.50 motorniczy tramwaju linii 16/8 509 zgłosił do Centrali Nadzoru Ruchu, że za skrzyżowaniem torów tramwajowych Trasy Kórnickiej z ul. Milczańską leży w torowisku nieprzytomna kobieta. Na miejsce wezwane zostało pogotowie ratunkowe, ale pomimo akcji reanimacyjnej kobieta zmarła. Ruch tramwajowy wznowiono o godz. 21.15 w kierunku centrum i 17 minut później w kierunku os. Lecha (za zgodą prokuratora). Z racji tego, że kobietę znaleziono

**PRZYSTANEK**

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

na torowisku, do dyspozycji prokuratora zabezpieczono 18 pociągów tramwajowych ze wszystkich trzech wydziałów. W obecności prokuratora, biegłego sądowego i funkcjonariuszy Sekcji Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji dokonano oględzin pojazdów w zajezdniach. Na wagonie 84 z zajezdni Głogowska (kursował na 5/4) stwierdzono zбиты lewy reflektor, lampę kierunkowskazu oraz odkształcenie blachy mocującej przednią lampę odblaskową. Przyczyn powstania uszkodzeń nie udało się ustalić, biegły sądowy wykluczył jednak, by uszkodzenia powstały na skutek kolizji z ludzkim ciałem.

**Usterki wagonów Combino i RT6N1**

Data	Wstrzymanie	Linia	Wagon	Miejsce, kierunek jazdy	Usterka	Zjazd do zajezdni
1.11	14.11-14.35	6/1	502	Królowej Jadwigi / Wierzbicice, kier. Miłostowo	Wyciek płynu z I wózka – nie luzuje	O własnych siłach
8.11	11.55-12.03	12/2	408	Królowej Jadwigi / PKS, kier. Starołęka	Zablokowana I oś wózka B	O własnych siłach
8.11	20.09-20.17	14/3	505	Głogowska / Dworzec Zachodni, kier. Os. Sobieskiego	Awaria I drzwi	O własnych siłach
13.11	16.44-16.58	16/4	510	Os. Lecha, kier. Os. Sobieskiego	Awaria V drzwi	O własnych siłach
14.11	19.16-19.30	12/1	401	PST Solidarności, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C	O własnych siłach
23.11	21.13-21.32	12/1	402	PST / ul. Urbanowska, kier. Starołęka	Awaria wózka C	O własnych siłach, do odholowania z S-1
4.12	12.28-12.45	12/10	404	PST Słowiańska, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C	O własnych siłach
4.12	17.10-17.24	16/4	509	Kórnicka / Piotrowo, kier. Os. Sobieskiego	Usterka drzwi	O własnych siłach
5.12	16.22-17.00	12/3	405	PST Lechicka Plaza, kier. Os. Sobieskiego	Brak rozruchu – zanik wysokiego napięcia	Zepchnięty na os. Sobieskiego przez 16/6 282+283
7.12	14.40-15.00	12/2	407	PST Lechicka Plaza, kier. Starołęka	Awaria wózka C	O własnych siłach
7.12	21.56-22.13	12/2	407	Roosevelta / Słowackiego, kier. Starołęka	Awaria wózka C	O własnych siłach
7.12	22.17-22.24	12/2	407	Głogowska / Most Dworcowy, kier. Starołęka	Awaria wózka C podczas awaryjnego zjazdu do zajezdni	O własnych siłach
29.12	18.00-18.10	15/4	511	Grunwaldzka / Kasztelanów, kier. Os. Sobieskiego	Samoczynne załączenie hamowania po przekroczeniu 30 km/h	O własnych siłach