

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (89)
31 stycznia 2008 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Święto pracowników komunikacji miejskiej... i nie tylko Z okazji imienin

Marcin Jurczak



Zabytkowe autobusy i tramwaje startowały z zajezdni przy ul. Gajowej.

Fot.: Robert Bartkowiak, 25.11.2007

Impreza katarzynkowa to tradycyjnie największe przedsięwzięcie organizowane przez Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Nic zatem dziwnego, że kolejna edycja Katarzynki – numer 2007 – oznaczała dla Klubowiczów wspięcie się na organizacyjne wyżyny, by setkom spragnionych komunikacyjnych wrażeń poznaniaków zapewnić jak najlepsze wspomnienia. W tegoroczną imprezę zaangażowanych zostało ponad 40 członków Klubu, a ponadto dziesiątki innych osób – z ramienia podmiotów organizujących i współorganizujących. Impreza była rekordowa także pod względem ilości uruchomionego taboru.

Przygotowania do operacji K07 rozpoczęto już kilka tygodni wcześniej. W domowym zaciszu najaktywniejszych Klubowiczów powstawały schematy, plany, rozkłady jazdy. Punktem startowym Katarzynki nie po raz pierwszy stała się zabytkowa zajezdnia przy ul. Gajowej. To właśnie tutaj rozpoczęła się historia komunikacji miejskiej, miejsce to stanowi do dziś jeden z najbardziej charakterystycznych punktów na tramwajowej mapie Poznania. Od lat pozostaje źródłem wspomnień – obecnie dla kilku pokoleń mieszkańców miasta. W dniu 25 listopada 2007 r. z zajezdni odjeżdżały tramwaje linii 23 i autobusy linii 200.

Dla pracowników wydziału S-3 katarzynkowa niedziela trwała od 7 rano. Wtedy to rozpoczęto manewry na terenie zajezdni i ustawianie wszystkich pojazdów.

Oprócz autobusów szkoleniowych rozstawione zostały także słupki przystankowe i wagony tramwajowe. Godne uwagi było rozmieszczenie tych ostatnich. Składy 105Na (najnowszy 340+341 i jeden z ostatnich klasycznych – 336+337) i wagon RT6N1 (406) umieszczono na łukach przodem do widowni – co wymagało ich wcześniejszego obrócenia na zajezdniowym trójkącie. Na miejsce stopniowo przybywały także pojazdy służb technicznych, wszystkie były od razu rozmieszczane na placu (według wcześniej opracowanego schematu) i oklejane odpowiednimi informacjami dla zwiedzających.

Jedną z atrakcji tegorocznej Katarzynki miał być przejazd solowych wagonów typu 105N. Tramwaje te wyremontowane zostały w roku 2007, a na imprezie katarzynkowej zadebiutować miały osobno (zarówno wagon 193", jak i 194" posiadają w pełni wyposażone kabiny i umożliwiają jazdę solo). Niestety do przejazdu solowych *stopiątek* nie doszło (mimo, że oba wagony zostały do niego przygotowane – na zajezdni zamontowano im nawet specjalnie na tę okazję łamane sprzęgi!). Niesmak, który pozostał po niekorzystnej dla organizatorów decyzji szybko minął i nie zaprzętał głów zajętej imprezą Klubowiczom. Miejsce szóstej brygady zajął wagon GT8ZR, a świat miłośników komunikacji obiegnęła informacja, że w Poznaniu panicznie boją się *solówek*...



Jedną z atrakcji na terenie zajezdni Forteczna był tramwaj niskopodłogowy z poznańskiej Fabryki Pojazdów Szynowych – to pierwszy pojazd z serii 118N.

Fot.: Robert Bartkowiak, 25.11.2007



Ogromna liczba osób, które wraz z dziećmi wzięły udział w Katarzynce 2007 dowodzi tego, że idea utworzenia muzeum komunikacji na terenie Gajowej – najstarszej nieprzerwanie funkcjonującej zajezdni tramwajowej w Polsce – nie jest szaloną wizją grupy hobbystów, lecz pomysłem trafiającym w potrzeby społeczne.

**Jan Gosiewski,
motorniczy N+ND**

Już kilkanaście minut po godzinie 11 na terenie zajezdni pojawili się pierwsi zwiedzający. I choć ekspozycja nie była jeszcze do końca przygotowana (ostatnie pojazdy zjeżdżały na plac), rozmach imprezy już wtedy robił spore wrażenie. Pierwsze tramwaje z pasażerami dotarły na teren zajezdni S-3 około godziny 12.30. Zgodnie z rozkładem jazdy bimby wyjeżdżały z Gajowej o pełnych godzinach (od 12 do 16), w dwóch grupach, kierując się bezpośrednio na zajezdni Forteczna. Jako pierwsze dotarły wozy: 102N 1, 105N 194" + 193" i 3G 806 – obsługujące tego dnia kursy o godzinach parzystych. Jako druga partia na terenie zajezdni pojawiły się: N+ND 602+456, 13N 115 i GT8ZR 904.

Pomimo kiepskiej pogody frekwencja w tramwajach była bardzo dobra. Z ramienia KMPS wyznaczone zostały osoby oprowadzające zwiedzających po zajezdni Forteczna, wcześniej przygotowaną trasą. Możliwość zwiedzenia obiektu z przewodnikiem (oglądano m.in. halę A – naprawczo-przegładową, a także myjnię) była na tyle dużą atrakcją, że wielu gości Katarzynki wracało do punktu początkowego... by móc ponownie przespacerować się

wśród wózków i przekładni, słuchając tramwajowej opowieści. Na terenie S-3 można było skorzystać z przejazdu drezyną ręczną (w zdobywaniu pierwszych drezynowych szlifów pomagał Tomasz Węsierski z Krzywińskiej Kolei Drezynowej) i zajrzeć do tramwaju typu 118N (Pumę dla zwiedzających udostępnił producent, H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Spółka z o.o.). Na odważnych czekała także możliwość poprowadzenia tramwaju typu 105Na – w tej roli wystąpił oddany do eksploatacji zaledwie kilka tygodni wcześniej skład szkoleniowy 146+147.

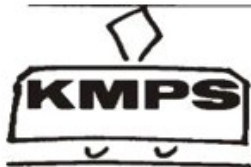
Równoległe do kursów linii 23 odbywały się wyjazdy autobusów na linii 200 – odwiedzających chętnych do zwiedzenia obiektów PKP CARGO S.A. przy ulicy Kolejowej. Dwusetkę obsługiwały trzy pojazdy – Jelcz 043 Caro 1679, DAF MB200 1932 i gościnnie Jelcz PR110 1 z Transkomu Czerwonak. W trasę wyjeżdżały zawsze dwa autobusy, a trzeci zostawał na placu. Dodatkowo na terenie zajezdni Gajowa ustawiony był autobus Jelcz RTO należący do klubokawiarni Proletariat. Zajezdnia przy ul. Gajowej tym razem nie została udostępniona zwiedzającym, oczekujący na pojazdy linii 23 i 200 mieli jednak możliwość zajrzenia do wagonu konnego i ogrzania się w pełniącym funkcję tramwajowej poczekalni wagonie Siemens Combino (w tej roli wystąpił wóz numer 512).

Tegoroczna Katarzynka była rekordowa pod wieloma względami. Impreza cieszyła się (pomimo niesprzyjającej aury) dużym zainteresowaniem poznaniaków. Organizacja Katarzynki pokazała, że chce to móc, a w tej kwestii organizacyjnych dla członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych niemal nie istnieją zadania nie do wykonania.



To największa Katarzynka w historii. Zdobyliśmy nowe doświadczenia, przetestowaliśmy w praktyce szereg rozwiązań. Jesteśmy bogatsi o wiedzę, która zaprocenkuje w przyszłości. Ponadto, dzięki zaangażowaniu ponad 40 członków stowarzyszenia, daliśmy pokaz naszych możliwości.

**Rafał Bręczewski,
koordynator imprezy**



**TV KMPS poleca film:
Katarzynka 2007**

<http://pl.youtube.com/TVKMPS>

Kolejna inwestycja komunikacyjna współfinansowana przez UE Otwarcie potworka

Robert Bartkowiak

Prawie trzy miesiące po hucznym otwarciu nowej trasy tramwajowej biegnącej przez most św. Rocha zakończono kolejną inwestycją, która przyczyni się do podniesienia komfortu pasażerów i pracowników MPK. Mowa o otwarciu Zintegrowanego Dworca Autobusowego na os. Jana III Sobieskiego, które odbyło się w dniu 9 listopada 2007 r. Nowy obiekt mógł powstać dzięki dofinansowaniu ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Cała inwestycja pochłonięła 14 500 000,00 zł, z czego 50% pokryła Unia Europejska.

Oficjalne obchody otwarcia dworca rozpoczęły się około godziny 15:30. Parada złożona z historycznych i współczesnych autobusów wyruszyła wówczas z ulicy Opieńskiego w kierunku nowego obiektu, po czym ulicą Stróżyńskiego i dookoła dworca dotarła do celu. W paradyzie udział wzięły następujące pojazdy z Poznania, Kozięgłów, a nawet z Warszawy:

- Jelcz RTO 1679 wraz z przyczepką P01 1819
- Jelcz RTO 8058 (KMKM Warszawa)
- SAN H100B 8082 (KMKM Warszawa)
- Jelcz PR110 1 (Transkom Czerwonak)

- DAF MB200 1934
- Ikarus 260.04 1935
- MAN Lion's City 1117
- Solaris Urbino 12 1617

Po przybyciu na miejsce każdy z pojazdów ustawił się na wyznaczonym peronie. Momentem przełomowym całej uroczystości, na który czekał tłum zgromadzonych na dworcu poznaniaków, było uroczyste przecięcie wstęgi. Nastąpiło ono kilka minut po godzinie 16, rękami Prezesa Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o., Wojciecha Tulibackiego, oraz Prezydenta Miasta Poznania, Ryszarda Grobelnego. Po symbolicznej ceremonii przecięcia białej wstęgi przygotowano pokaz sztucznych ogni, który sprawił, że cały dworzec na moment pokryła biała, gęsta mgła. Po zakończeniu części oficjalnej przybyli mieli możliwość spróbowania pysznej grochówki oraz świętomarcińskich rogalik, przygotowanych specjalnie na tę okazję.

Z myślą o najmłodszych i ich rodzicach zorganizowano przejazdy zabytkowymi pojazdami wokół osiedli piątkowskich. By ułatwić orientację przybyłym gościom, tablice znajdujące się na dworcu wyświetlały dokładne informacje o odjazdach zabytkowych autobusów. Największą popularnością wśród pasażerów – nie tylko tych najmłodszych – cieszył się SAN H100B, który przybył na tę okazję aż z Warszawy.

Nad bezpieczeństwem poznaniaków znajdujących się na terenie dworca czuwali członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Udzielali oni także informacji odnośnie godzin odjazdów oraz odpowiadali na różne pytania, z którymi zwracali się do nich uczestnicy przejazdów.

Cała impreza zakończyła się kilka minut po godzinie 18, kiedy ostatni gładni historii pasażerowie wrócili z przejażdżki zabytkowymi autobusami. Już następnego dnia na dworcu na os. Sobieskiego zawitały autobusy liniowe.

Choć budowa Zintegrowanego Dworca Autobusowego na os. Jana III Sobieskiego rozpoczęła się z dość dużym opóźnieniem, to wykonawca inwestycji – firma POSBAU S.A Budownictwo Uprzemysłowione – zakończyła prace w terminie. Wraz z oddaniem do użytku nowego obiektu



O dworcu na os. Sobieskiego było głośno jeszcze zanim powstał – głównie ze względu na kontrowersyjną architekturę.

Fot.: Robert Bartkowiak, 9.11.2007

do historii przeszła dotychczasowa, prowizoryczna pętla autobusowa na parking samochodowym na końcowym przystanku Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Już 24 czerwca 2007 roku, nie zaś – jak wstępnie zakładano – z chwilą otwarcia dworca, likwidacji uległa pętla na os. Stefana Batorego. Linie kończące tam trasę (51, 85, 88 oraz 91) wydłużono lub skrócono wówczas do pętli na os. Jana III Sobieskiego.

Nowy dworzec posiada 15 stanowisk (10 dla linii miejskich i 5 dla podmiejskich). Rozpoczynają tutaj swoje trasy autobusy linii dziennych: 51, 74, 76, 85, 88, 91, 93 i 98; linii nocnych 235 i 248 oraz autobusy podmiejskie: 909 (ZKP Suchy Las), R2 (ROKBUS Rokietnica), 188 (Warbus), 349 (Transregion) oraz bezpłatna linia Auchan Swadzim (TPBUS).

Gmach dworca wyposażono w pomieszczenia socjalne dla kierowców, poczekalnię dla pasażerów, kasy biletowe, dyspozytornię oraz wypożyczalnię rowerów, przeznaczonych głównie dla studentów, którzy na co dzień dojeżdżają do kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Morasku. Na samym dworcu zainstalowano dwie tablice z elektronicznym rozkładem jazdy, sygnalizację świetlną dla ruchu kołowego i pieszego oraz monitoring. To wszystko ma wpłynąć na bezpieczeństwo i wygodę zarówno pasażerów, jak i kierowców.



Obsługa pojazdów linii S pozuje do pamiątkowego zdjęcia.

Fot.: Robert Bartkowiak, 9.11.2007

Jeszcze przed oficjalnym otwarciem obiekt budził kontrowersje wśród mieszkańców, a to za sprawą wszechobecnego betonu, którą to wszechobecność tłumaczy się modnym trendem architektonicznym. Ogromną bolączką jest także brak ciągłości dachu, boleśnie odczuwalny podczas opadów deszczu lub śniegu. Nowo wybudowany dworzec ma jak widać kilka wad, których dałoby się uniknąć, gdyby je rozważono na etapie projektowania obiektu. Jedno jest pewne – czy tego chcemy, czy nie, nowy dworzec wpisał się już na dobre w krajobraz Piątkowa.

15. rocznica wycofania z eksploatacji wagonów dwuosioowych Motylem być

Jan Gosiewski, Tomasz Gieżyński



Klubowy motorniczy Zwierzak za sterami liniowego trójskładu... (8/4 629+517+561)

Fot.: Marek Mąkowski, 31.12.1992

Czas płynie nieubłaganie – nawet się nie obejrzeliśmy, kiedy minęło 15 lat od 31 grudnia 1992 roku, kiedy z eksploatacji liniowej wycofano tramwaje typu N. Aby przypomnieć poznanianom o tej rocznicy, Klub Miłośników Pojazdów Szynowych przy współpracy MPK postanowił uruchomić zabytkowy skład wagonów N+ND 602+456 na dawnej trasie linii 8, to jest od Ogrodów przez plac Wielkopolski do Miłostowa.

Dzień 30 grudnia 2007 r. był więc dobrą okazją, żeby spojrzeć wstecz i spróbować przypomnieć sobie, jak wyglądała komunikacja w naszym mieście na początku lat 90. Po kolejnych dostawach tramwajów serii 102N i 102Na oraz 105N i 105Na rola wagonów typu N była stopniowo ograniczana już od końca lat 70., kiedy tramwaje tego typu zostały zdjęte z linii 5. Doskonale zapisane w pamięci miłośników komunikacji publicznej obrazki *trójskładów* na linii 2 można było spotkać w rzeczywistości do lat 1987-89. W roku 1991 poznański przewoźnik zakupił pierwszą serię wagonów z Amsterdamu. Pod koniec roku 1992 na stanie MPK znajdowało się już 11 tramwajów 1G oraz jeden wagon z serii 2G (881).

Wspomniane zakupy holenderskiego demobilu umożliwiły podjęcie decyzji o całkowitym zaprzestaniu eksploatacji liniowej starych, poczytych eNów. Wydarzenie to zbiegło się w czasie z gruntowną reformą taryfy (bilety czasowe), a także ze wprowadzeniem nowego układu 13 linii, kursujących w godzinach szczytu z równą częstotliwością wynoszącą 10 minut. W ostatnim okresie pełnienia służby liniowej wagony N uruchamiane były już tylko na liniach 7 (Ogrody – Dębiec) i 8 (Ogrody – Miłostowo) w ilości po cztery *dwuskłady* na każdą linię, a także na linii 16 (Wilczak – Pamiątkowa). W ostatnim dniu kursowania liniowego na specjalną prośbę motorkowych warsztat przygotował dwa *trójskłady*. Jeden z tych składów prowadził nasz klubowicz, Waldek (zwany „Zwierzakiem”).

W niedzielę 30 grudnia 2007 r. na dawną trasę linii 8 wyjechał zabytkowy tramwaj prowadzony przez historycznego motorniczego. Podczas pięciu wykonanych kursów członkowie KMPS prowadzili kwestę na rzecz ratowania zabytkowych *bimb* i opowiadali pasażerom o przyczynie zorganizowania imprezy – o wycofaniu eNek z ruchu. Wielu pasażerów z rozrzewnieniem wspominało stare, dobre czasy i dziwiło się, że to już piętnaście lat minęło... (JG)

Wagony generacji N stanowiły najliczniejszą serię eksploatowaną w historii Poznania. Ich prekursorami – i w pewnym sensie prototypami – były niemieckie wagony KSW (Kriegsstrassenbahnwagen) poznańskiego typu H, wyprodukowane w 1944 roku przez H. Fuchs Waggonfabrik AG w Heidelbergu. W niewyjaśnionych okolicznościach kilka partii tych pojazdów, zamiast dotrzeć do Wiednia czy Berlina, trafiło do Poznania, Gdańska i Katowic. Poznańskie KSW stanowiły spory zastrzyk taborowy, mimo że początkowo udało się uruchomić tylko połowę z nich (ze względu na brak wyposażenia). Po wojnie polski przemysł podjął produkcję wagonu znormalizowanego dla całego kraju, oznaczonego symbolem N i będącego w zasadzie wierną kopią KSW. Ogółem wyprodukowano ponad 3000 pojazdów tej generacji – trafiły one do wszystkich miast eksploatujących sieci tramwajowe w latach pięćdziesiątych i na stałe wpisały się w krajobraz PRL-owskiej komunikacji publicznej.

Poznań otrzymał z kilku fabryk łącznie 101 wagonów silnikowych (Stocznia Gdańska i Konstal Chorzów) i 88 doczepnych (Sanocka Fabryka Wagonów i Konstal Chorzów), zaś w latach sześćdziesiątych dodatkowo 50 silnikowych i 93 doczepne *używańce* z Warszawy. Ukoronowaniem tych dostaw była seria dziewięciu przegubowych PN, otrzymanych w latach 1969-1970. Wagony te przebudowano w Warszawie do wersji przegubowej ze składów N+ND, ale niestety ich awaryjność była tak wysoka, że ostatniego



... i przed historycznym dwuskładem piętnaście lat później. (8/6 602+456)

Fot.: Marcin Jurczak, 30.12.2007

PN skasowano cztery lata po przyjeździe pierwszego z nich. Łącznie jednak z wagonami KSW Poznań posiadał 161 wagonów silnikowych i 181 doczepnych, co stawia generację N na pierwszym miejscu pod względem liczebności, nawet przed generacją 105N. Faktem jest jednak, że jeśli do generacji 105N będziemy zaliczać moderusy Alfa, to ten ranking może jeszcze ulec zmianie...

Wróćmy jednak do eNek. Siermiężna, wojenna konstrukcja wymagała daleko posuniętych modernizacji. Fabrycznie wszystkie eNki były dwukierunkowe, nie miały instalacji niskiego napięcia, hamulca szynowego i elektrycznych napędów drzwi. Stopniowo klarowały się kierunki modernizacji tych pojazdów. Część z tych kierunków okazała się ślepych uliczkami, z których stopniowo wycofywano się podczas kolejnych napraw. Chodzi przede wszystkim o drzwi harmonijkowe (drewniane i plastikowe przeszklone), napęd zamykania drzwi za pomocą solenoidu (powodujący rozległe kontuzje), okrągłą ścianę przednią, fartuchy zakrywające wózki, równy poziom podłogi wewnątrz wozu itp. W latach siedemdziesiątych – wraz z pierwszymi kasacjami eNek – wypracowano w końcu spójny wygląd modernizacji wagonu tego typu, który zakładał przebudowę do wyglądu 4N₁, w układzie jednokierunkowym, z drewnianymi siedzeniami i wiertarkowym napędem drzwi. Wagon w takiej wersji pamiętamy z ostatnich lat eksploatacji i również w takim stanie zachowany jest jedyny jak dotąd czynny przedstawiciel tej przebogatej serii – skład 602+456.

Po likwidacji wagonów dwukierunkowych zorientowano się, iż brakuje pojazdów do wahadłowej obsługi remontowanych odcinków. W tym celu przebudowano z powrotem cztery wagony tak, że dołożono im na tylnym pomoście pulpit motorniczego. Po dołączeniu do składu podwójnego powstawał potrójny zestaw wahadłowy, który umożliwiał obsługę ślepych kikutów tras po jednym torze. Do dziś z tych czterech wagonów przetrwały dwa – 2024 na tyłach zajezdni Głogowska i 2050 jako holownik Modertransu. Przedłużeniem koncepcji eNkowego ruchu wahadłowego są dziś trzy zestawy 105NaDK.

W pierwszych latach eksploatacji eNki łączono z przeróżnymi wagonami, których Poznań po działaniach wojennych posiadał bez liku. Zarówno wagony silnikowe ciągnęły na przykład doczepę szczecińską i norymberską, jak również eNkowe doczepki bywały ciągnane przez ringhoffery czy zieleniewskie. Od czasu

wycofania wagonów przedwojennych w latach siedemdziesiątych eNki pojawiały się już tylko w składach złożonych z przedstawicieli tożsamej populacji. W Poznaniu eksploatowano je głównie w składach dwu- i trójwagony. Na obciążone linie wysyłano składy potrójne – w latach 80. najczęściej na 2, 7, 8, 19, 20. Domeną dwuwagony pociągów generacji N były wówczas linie 4, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 23. Oczywiście zdarzały się wyjątki spowodowane krótkotrwałymi zamianami obsługi lub tymczasowymi przesunięciami taboru. Tym sposobem N+ND można było zobaczyć też na liniach 3, 6, 7, 8, 12, 19, 20, a N+ND+ND na 10, 12, 14, 17 i 18.

Stopniowo zasięg eNek zmniejszał się – w miarę przybywania wagonów generacji 105N. Decyzja o odpięciu drugich doczep pod koniec lat 80. zwiastowała już bardzo rychły kres eksploatacji. W ostatnich dwóch latach eNki jeździły już tylko na liniach 7, 8 i 16, przy tym latem lub w czasie ferii i świąt jako wagony solowe – bez doczepek. W ostatnim dniu kursowania, 31.12.1992 r., ponownie złączono dwa składy potrójne – by z należytą powagą pożegnać te najbardziej zasłużone dla Poznania wagony tramwajowe. (TG)





Wagon 629 z dniem 4.01.1993 przenumerowany został na 2024 i eksploatowany był od tego czasu jako wagon gospodarczy. 13.02.2004 dwukierunka skreślono ze stanu, dziś czeka na lepsze czasy na tyłach zajezdni Głogowska.

Fot.: Marcin Jurczak, 22.05.2004

Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Tomasz Gieżyński, współpraca: Marcin Jurczak

 Rozstrzygnięty we wrześniu przetarg na dostawę 40 zespołów monitoringu wewnątrzpojazdowego daje coraz lepsze efekty. Na Kaczej monitoring dostały wszystkie M11 oraz MAN-y z zakresu 1006-1015, czyli najczęściej pojawiające się na liniach nocnych. W monitoring wyposażane są także wozy z zajezdni Warszawska. Do dziś monitoring otrzymały m.in. 1953 i 1965.

 Nasz *szybkowiec* 194"+193" (prawdopodobnie typ Moderus Alfa Historic – weryfikacja w toku) troszkę się rozbestwił. Liniowo zdążył już zaliczyć

trasy linii 22 (1.11.2007), 17 (22.12.2007), 5 (23.12.2007) i ponownie 5 (14.01.2008). Co ciekawe, tego ostatniego dnia pojawił się liniowo z okazji WOŚP. Pierwotnie miał kursować na linii 16, ale nastąpiło niespodziewane konsylium Mądrych Głównych i tuż przed uruchomieniem okazało się, że skład na dwóch pantografach nie może jeździć trasą PST, bo rzekomo szkodzi podstacjom. Informujemy zatem, że bezpłatne testy we Wszystkich Świętych wykonaliśmy na rzecz MPK bez awarii... Z okazji wspomnianej WOŚP na linię 16 jako „wtyczki” wyjechały wagony 102N 1 oraz 118N. Dla Pумы był to liniowo debiut z pasażerami i trzeba

przynać, że stopień zatłoczenia tego (bądź co bądź dodatkowego) wagonu w niedzielę powinien stać się tematem na osobny esej.



W trakcie wspomnianego w poprzednim numerze remontu w okolicach dworca PKS, finalnie taty również (od 4.11.2007) spotkać można było na linii 16, co wespół z wagonami tego typu kursującymi na 13 oraz combinami na 16 tworzyło dosyć ciekawą ofertę taborową na nowej trasie przez most św. Rocha. Niestety po zakończeniu remontu taty wróciły na linię 12 i nie wychylają się z niej po dziś dzień. Mimo, że modernizacja przystanku trwała dwa tygodnie, nie udało się uruchomić (!) sygnalizacji świetlnej dla tramwajów przy dworcu. „Naprawa” zaserwowana przez pracowników ZDM-u polegała na zaklejeniu (!) sygnalizatora dla prawoskrętu z Wierzbic w stronę Półwiejskiej. Nie pomogły wstrzymanie ruchu (naczelny Przystanku osobiście zapewnił pasażerom – na oczach patrolujących krzyżówkę pracowników NN! – 10-minutowe wstrzymanie z powodu niezapalenia się światła), ani ryzyko wystąpienia kolizji (kierowcy z Wierzbic przyzwyczajeni są do skręcającej w lewo dziesiątki a bonusowo dostali szóstkę i dziewiątkę jadące w prawo) – NIE DA SIĘ i basta.



Od 2.01.2008 r. linia 55 wydłużona została do pętli Zalasewo Planetarna, dzięki czemu przejeżdża przez praktycznie cały południowy Swarzędz. Linia posiada taryfę miejską MPK, jak dotychczas wyjeżdżające za granicę miasta 56, 70, 72, 73 i 77, a obsługiwana jest przez 3 przegubowe wozy z Pustej. Dodatkowo likwidacji uległa linia 97, zaś kursy wariantowe do Nowego ZOO wykonuje obecnie linia 57. Ponadto dokonano także korekt rozkładów jazdy na liniach autobusowych nr 68 i 71 (na 71 dodatkowy wóz w dni robocze), linię 87 obsługuje wydział A-3 w dni robocze oraz A-1 w soboty i święta, zaś na linię 51 powróciły 3 wozy N4020. Od 10.01.2008 linia 53 nie dojeżdża do Świątniczek, tylko wraca Ostrowską – związane jest to z brakiem możliwości wjazdu na trasę katowicką.



Od niedzieli 2.12.2007 r. na linię 5 wysyłane są przynajmniej dwa combina. Stanowi to bardzo dobry przykład odpowiedniego wykorzystania niskopodłogowego taboru z zajezdni Głogowska w dni o mniejszym natężeniu ruchu. Niestety, nie można tego powiedzieć o zajezdni Forteczna, która wciąż swoje taty wypuszcza tylko na dwunastkę.



Coraz bardziej pstrokatę są wozy z Madaliny. GT8ZR po kolizjach i wypadkach są malowane każdy inaczej – stąd znane od jakiegoś czasu charakterystyczne malowanie 906 (prawdopodobnie „nowy Dortmund”) i niedomalowane drzwi 904. Wróciła jednak także moda na uzupełnianie braków drzwi dowolnymi leżącymi na Madalinie pod płótem. Dzięki temu w (częściowym) malowaniu Rheinbahn Düsseldorf mamy w Poznaniu już co najmniej 4 wozy – oprócz 685 także te, które dostały po wymianie drzwi w barwach niemieckiego przewoźnika: 687 (połówka ostatnich drzwi), 650 (połówka pierwszych) i 652 (połówka pierwszych). Największą zagadką są jednak przednie drzwi w 670 – nie wiadomo, skąd wytrzaśnięto takie malowanie.



O kolejne trzy autobusy niskopodłogowe wzbogaciło się Przedsiębiorstwo Transportowe Translub Sp. z o.o. Po nabyciu Volvo B10L-SN12 firma zdecydowała się na zakup kolejnych neoplanów. Neoplan N4014NF otrzymał numer 107. Charakteryzuje się on zupełnie innym przodem od dotąd eksploatowanych pojazdów tej marki oraz drzwiami odskokowo-uchylnymi (układ: 2-2-2). W przeciwieństwie do volvo został pomalowany w zakładach barwy Translubu. Kolejnym nowym nabytkiem jest neoplan N4016NF (numer 108 – na zdjęciu). Posiada on drzwi odskokowo-przesuwne w układzie 2-2-0, na linii zadebiutował pod koniec grudnia. Zakupiono także neoplana N4011, który posiada przód taki sam jak wcześniejsze neoplany K4016td (101, 102 – 1999 r., 103 – 2006). Dzięki nabyciu tych trzech pojazdów lubońska sieć może być w całości obsługiwana przez niskopodłogowce w soboty, niedziele i święta.

Fot.: Robert Bartkowiak, 5.01.2008



Na początku grudnia 2007 do Fabryki Pojazdów Szynowych przetransportowano warszawski wagon historyczny 102N 5 (ex Poznań 5). Remont ma się odbyć w ramach finalizacji kontraktu na dostawę 123N dla Tramwajów Warszawskich. W związku z tym w Poznaniu planowana jest impreza na trzy stowójki – 1, 5 i 71. Niestety stoi ona pod znakiem zapytania, z racji konieczności zapewnienia dodatkowego transportu na sieć MPK Poznań. Cegielski nadal nie ma połączenia z siecią tramwajową MPK Poznań.



W grudniu skierowano do rozbiórki składy 140+141, 226+225, 272+273 i 336+337. Tym samym, po reaktywacji 204+203, pozostało tylko 5 liniowych zestawów z metalowymi tarczami na dachu (198+197, 204+203, 218+215, 228+227 oraz 234+233). Z powodu braków wagonów liniowych na S-1 (po poważnych wypadkach odstawione są m.in. 505 i 513), zajezdnia wystąpiła do działu technicznego o projekt większego lusterka, które będzie montowane na wagonie 194” w przypadku konieczności wysłania go na regularną służbę. Taka ewentualność może mieć niebawem miejsce coraz częściej.



Od 5.01.2008 wprowadzono ograniczenie prędkości na ulicy Warszawskiej – w miejscu dotychczasowej „dwudziestki”, mamy teraz „dziesiątkę”. Na linii 6 dodano w każdym rozkładzie po jednym pociągu, na linii 8 dodano po jednym pociągu w soboty i niedziele, zaś w dni robocze jedna z „krótkich” ósemek nie zjeżdża po szczycie do zajezdni, lecz zostaje na linii. Zmiana czasów przejazdu i rozkładów jazdy zwłaszcza



Ostatnim ubiegłorocznym testerem był jelcz M083C Libero (znany także pod nazwą vecto8). Pojazd ten to pierwsza wspólna konstrukcja firm Jelcz S.A. i Autosan S.A. Jest to niskopodłogowy autobus klasy mini, przeznaczony do przewozów na liniach miejskich i trasach podmiejskich o niewielkim obciążeniu (czyli tam, gdzie większy pojazd nie jest potrzebny). Autobus (o długości całkowitej 8,55 metra) wyposażony jest w silnik Cummins spełniający normę Euro 4. MPK Poznań testowało pojazd przez nieco ponad tydzień (od 6 do 14 grudnia 2007), kursował on na stałe na linii 92, pojawiając się także na pracowniczej nocce N4. Egzemplarz kursujący po Poznaniu wyposażony był w manualną skrzynię biegów.

Fot.: Janusz Podolak, 12.12.2007

w pierwszych dniach stycznia doprowadzała pasażerów do białej gorączki – bowiem motorniczowie w większości grzesznie dostosowali się do nowych przepisów. Czas przejazdu odcinka Krańcowa – Rondo Śródką wynosi obecnie rozkładowo 9 minut – biorąc pod uwagę, że ograniczenie prędkości ma długość prawie 1,5 kilometra (zatem sam odcinek ograniczenia jedzie się przepisowo 167 metrów na minutę czyli około 9 minut) – to i tak o minimum 2-3 minuty ZA MAŁO. Obok



Trwają prace przy wagonie typu ND 436. Dołączy on do kolekcji wagonów historycznych. Remont kapitalny w Modertransie przechodzi także wagon 102Na 71. Fot.: Jakub Gielniak, 17.10.2007

ograniczeń motorniczy ma bowiem do pokonania także trzy przystanki, dwie sygnalizacje świetlne i dwa odcinki torów bez ograniczenia...



W nocy 15/16.01.2008 wagon 118N Puma po raz pierwszy odwiedził zajezdnię Głogowska i pętlę Piątkowska. Do tej pory jazdy testowe (oraz w „orkiestrową” niedzielę z pasażerami na linii 16) odbywały się tylko z Sobieskiego na Forteczną po trasach linii 12 i 16. Przejazd dla KMPS w dniu 14.12.2007 wiódł trasą Forteczna – DTR – most św. Rocha – Fredry – Głogowska – Hetmańska – Forteczna.



W tym roku rozpocznie się tak długo oczekiwany remont ulicy i torowiska na Winogradach, który potrwa rok. W 2008 r. przewidziane są również następujące zamknięcia:

- remont torowiska na 28 Czerwca (analogicznie do tego co zrobiono rok temu koło Wspólnej) – zamknięcie około 3 tygodnie;
- remont rozjazdów na moście Teatralnym – wlot od mostu Teatralnego – 3 tygodnie;
- remont rozjazdów na rondzie Kaponiera – wlot od ulicy Święty Marcin – 3 tygodnie;
- remont rozjazdów i wymiana szyn Święty Marcin / Gwarna;
- wymiana sieci i słupów w okolicy rynku Wildeckiego i 28 Czerwca – 3 tygodnie.

Być może dojdą do tego jakieś dodatkowe zadania, na przykład remont feralnego odcinka ulicy Warszawskiej.



Trwa remont poznańskiego węzła kolejowego. Aktualnie przebudowywana jest wschodnia część wjazdu na stację od strony północnej. To sprawia, że wyjazd w kierunku Szczecina, Piły i Warszawy możliwy jest wyłącznie z peronów 4-6. Na perony 1-3 wjeżdżają od południa wyłącznie pociągi kończące bieg w Poznaniu. Nastąpiło spore przetasowanie w zakresie podstawiania składów, co sprawia, że codziennie setki podróżnych niecierpliwie oczekują pod tablicami informacji o peronie odjazdu pociągu, a następnie tłumnie na ten peron biegną.



Dzięki lekturze działu „Historia” na stronie Modertransu, możemy się dowiedzieć, co następuje:

- od momentu nadania nowej nazwy w końcu grudnia 2005, nie wypuszczano już z remontu zmodernizowanych składów 105Na+105NaD (na co ewidentnie wskazywałyby ich wygląd), tylko 22 wagony Moderus Alfa HF 01 (rok 2006);
- w dniu 15.09.2006 oddano do użytku dwa wagony Moderus Alfa HF 02 DK (wahadło) – tu przynajmniej wiemy, że chodzi o zestaw 98”+97”;
- w wakacje 2007 dostarczono dla MPK Poznań dwa zestawy Moderus Alfa HF 03 L w wersji szkoleniowej – a zatem to 146”+147” i 340”+341”;
- pod koniec 2007 roku otrzymano nagrodę za wózek MT-H01 (nie wiadomo czy pisać z myślnikiem, czy bez – na stronie jest rozmaicie), odnotowano kilka odległych miejsc w rankingach biznesowych, a następnie wyprodukowano 16 wózków dla Protramu Wrocław – do zamontowania pod produkowanymi dla MPK Wrocław czterema wagonami 205WrAs;
- historia galopuje coraz szybciej; w dniach 11.12.2007 i 20.12.2007 przekazano dla Tram-

wajów Śląskich dwa wagony Moderus Alfa HF05 (odpowiednio 788" dla Gliwic i 535" dla Będzina). Z wyglądu to zwykle *stopiątki* z frontem i tyłem o nowszym designie, ze starą aparaturą 105Na. Okazało się jednak, że to podtyp HF05;

- początek roku to kolejna szarża, tym razem rozpoczęcie montażu końcowego 4 wagonów Moderus Alfa HF 04 AC dla MPK Poznań. Składy 150"+151" i 152"+153" mają być wyposażone w całkowicie nowe pudła i elektroniczny układ rozruchu z silnikami prądu przemiennego.

- W toku produkcji przygotowane będą również podtypy szósty i siódmy. Czas pokaże, czym będą się charakteryzować.



Po naprawie powypadkowej na linię wyjechał wagon 679. Niestety rzuca się w oczy odmalowany przód pojazdu, zupełnie niepasujący kolorystycznie do mocno wyeksploatowanej reklamy „Kocham Poznań”. Do Modertransu trafiają także kolejne wagony na montaż rejestratora zdarzeń. Mesyty dostają obecnie *frankfurty* z Madaliny i konstale z Głogowskiej.

Ginąca legenda – Jelcz M11 Jeśli migiem to tylko na nocce...

Janusz Podolak

Rok 2007 był pierwszym od ponad 10 lat, kiedy MPK Poznań nie zakupiło żadnych nowych autobusów. Nie oznacza to jednak taborowej stagnacji – trwają kasacje pojazdów, oczywiście tych w najgorszym stanie technicznym. W ostatnim roku do „odstrzału” przeznaczono 4 z 6 eksploatowanych na zajezdni Warszawska (po przenieśmowaniu na przełomie lat 2006 i 2007) jelczy M11. Największe obawy budził stan kratownic tych autobusów, a wyeksploatowanie innych części – niewiele mniejsze. W ostatnim okresie bardzo często miały one tzw. obiegi dwudziestoczworogodzinne (tj. za dnia kursowały na liniach dziennych, po czym od razu przechodziły na linie nocne). Autobusy odstawiono do kasacji w drugiej połowie roku 2007 (1940 ex 1404 i 1941 ex 1410), a także na początku roku 2008 (1942 ex 1414 i 1944 ex 1472).

W pierwszym tygodniu br sprzedano autobus o numerze 1943 (ex 1469) do firmy z Biskupic, zaś 1945 (ex 1486) przekazano 9 stycznia na zajezdni Forteczna, gdzie pełni on obecnie rolę nauki jazdy, obok drugiego szkoleniowego jelcza M11 o numerze 1997 ex 1401 (poza nimi na Fortecznej znajduje się jeszcze szkoleniowy jelcz L100I 1998 ex 1461, a także ikarus 280.26 1999 ex 1535). Warto nadmienić, iż 1945 jest ostatnim *migiem* – jak miłośnicy zwą ten autobus – posiadającym wewnątrz oryginalne skajowe siedzenia. Były one główną cechą wyróżniającą pojazdy tego typu spośród całego taboru zajezdni Warszawska. Ze wskazanych przetasowań taborowych można wywnioskować, że prawdopodobnie szykuje się przetarg na autobusy dwunastometrowe, których brakuje w wydziale A1.



Ostatni oryginalny jelcz M11 kursuje na liniach obsługiwanych przez kórnicki Kombus. W MPK Poznań pozostało 8 pojazdów w wersji zmodernizowanej, w tym dwa autobusy eksploatowane wyłącznie jako szkoleniowe.

Fot.: Janusz Podolak, 26.07.2007

W przeciwieństwie do Warszawskiej, w zajezdni Kacza ostatnie 6 sztuk liniowych jelczy M11 nadal wykonuje swoją pracę – przeważnie na liniach nocnych i podmianach do nich. Poza rzadkimi epizodami potrzeba niezwykłego szczęścia, by uchwycić te pojazdy za dnia. To, że nadal trwają na służbie, zawdzięczamy ich dobremu stanowi technicznemu i głębszym modernizacjom – widać to choćby w ich wnętrzu. Ostatnio wszystkie te pojazdy (zakres numeracji 1441-1446 ex 1121-1126) wzbogaciły się dodatkowo o monitoring, dzięki czemu dewastacje tych pojazdów zostały ograniczone do minimum. Z całą pewnością posłużą nam one jeszcze przez jakiś czas.

Oczywistą sprawą jest, że opisane tu jelcze niezmiernie odbiegają od wersji fabrycznej (ostatni jelcz o klasycznym wyglądzie, noszący numer 1406, „zginął” w 2005 roku w Gorzowie Wielkopolskim). Mimo to na stałe wpisały się one w krajobraz miasta, a dźwięk ich silnika przez wiele lat stanowił nieodłączny element życia pasażerów kilku linii obsługiwanych przez zajezdnię Warszawska, która miała w zwyczaju wysyłać je m.in. na linie 47, 83, 85. Poznańskie jelcze M11 odchodzą powoli do historii, już dziś stanowią autobusowy relikwiarz i – na razie tylko za dnia – liniową ciekawostkę. Obecnie nie jest planowane zachowanie żadnego autobusu typu Jelcz M11 na cele historyczne.

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
NAKŁAD: 50 egzemplarzy

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

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