

PRZYSTANEK

KULTOWE DARMOPISMO
MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

NR 2 (59)
11 MARCA 2005 R.

www.nowyprzystanek.republika.pl

ISSN 1730-6388



Wagon O nr 903 na chwilę przed rozładunkiem. Fot. Adam Białas, 11.03.2005 r.

Nowy nabytek

Adam Białas

Pierwszy wagon typu O już w Poznaniu.

O godzinie 1:56 dnia 11 marca na poznańskich szynach stanął nowy nabytek MPK Poznań, wagon typu O (ex VGF Frankfurt/Main 903). Jest jednym z sześciu zakupionych za łączną sumę niespełna 100.000 euro tramwajów dwukierunkowych, nad zakupem których – przy gorących słowach zachęty na łamach „P” – MPK biedziło się przez długi czas. Nasze nowe O od swoich jednokierunkowych braci różni się – poza rzeczą jasną dwukierunkowością – bardziej płaskim kątem natarcia szyby przedniej, innym urządzeniem kabiny motorowego. Jak każde GT8 z Frankfurtu, nie posiadają drzwi w środkowym członie. Pierwsze drzwi z obu stron są jednoskrzydłowe. Poza bliżej nieokreślonym kolorem, mieszaniną zieleni i błękitu, wagon sprawia bardzo przyzwoite wrażenie. Życzymy więc sobie, żeby ów służył co najmniej tak dobrze, jak wygląda.

„Godzina Zero” za nami

Tomasz Gieżyński, Maciej Rudzki

Reforma weszła w życie. Po kilku dniach jej obowiązywania mamy już uwagi wynikające z życia, które jak zwykle weryfikuje teorie specjalistów, jak i domorosłych internetowych „ekspertów”. Oto kilka garści spostrzeżeń natury ogólnej, związanych z wprowadzeniem w życie nowego układu komunikacyjnego, a będących uzupełnieniem do warstwy suchych danych, prezentowanych w tabelach uruchomienia pojazdów MPK Poznań.

Tramwaje:

1) Linia 1 zainaugurowała kursowanie po krótszej trasie od małej wtopy. Krótsza trasa miała w efekcie poprawić punktualność, a już pierwszego poranka zdefektował jeden z pociągów, wprowadzając nieco zamieszania. Nieprzywykli do przesiadek z trojki na osiemnastkę pasażerowie z GTR-u czekali bezskutecz-

nie na „jedyny tramwaj na Hetmańską”. Gęste joby zbierali motorowi za przejechanie Śródki prosto w stronę Zawad.

2) Wygląda na to, że GT8 sprawdzą się na tej linii. Niektórzy pasażerowie wyrażają się jednak o fakcie zmiany obsługi w niecenzuralnych słowach tonem modulowanym. Na dwójce kursuje przynajmniej jeden frankfurt – musi on obsługiwać 2/7, gdyż brygada ta wieczorem zostaje jako rezerwa na Ogrodach, a wagony z Düsseldorfu nie mają tak łatwo wymienialnej tablicy bocznej jak frankfurty, co jest konieczne na rezerwie czynnej. Warto dodać, że wraz ze zmianą obsługi linii 2, po raz pierwszy w historii wagony z Düsseldorfu rozkładowo obsługują linię biegnącą na Dębiec oraz w ulicy Strzeleckiej, gdzie teraz nadmiernie rzeżą.

3) Księżniczka 102Na-71 kursuje teraz dumnie na trójce. Jest to powrót tego typu wagonu na Wilczak po około 5 latach od ostatnich madalińskich stodwójek. I znowu wymądrzający się podróżni z GTR-u: „a co to za tramwaj, jakiś zabytkowy?”... No, prawie tak... Linia 3 kursuje co 20 minut tylko w dni robocze w godzinach 6–19, tworząc szczytowe wzmocnienie dla kursującej w tym czasie również co 20 minut czwórki. Co ciekawe, rano po interwale piętnastominutowym jedna z czwórek na Starołęce przesyldowuje się na trójkę. Jest to jedyne przesyldowanie w trakcie służby na sieci MPK Poznań i pierwszy rozkładowy przypadek wykorzystania oznakowania stopiątek tablicami systemu łódzkiego. No i najważniejsze – już pierwszego dnia zauważono dziwne zjawisko – pełną trójkę...

4) Z czwórki zniknęła stodwójka, zaś ograniczona obsługa Połabskiej nie wydaje się być znaczącym problemem.

5) Na piątce nie wystąpiły żadne konkretne zmiany, podobnie jak na liniach 6, 7, 12, 13, 14 i 15.

6) Ósemka jeździ teraz na stopiątkach z S1. Daje się zauważyć, iż cyferka „8” rzadko dotąd sponsorowała pracowników z zajezdni Głogowska. Nie dość, że tarcze dachowe to przerobione „szóstki”, co wygląda wręcz obłędnie, to na dodatek do kasetonów łódzkich odblaskowe ósemki wkładane są do góry nogami (mniejszym „bałwankiem” w dół). Poza tym istna „stopiątkownia” zrobiła się na trasie przez Plac Wielkopolski, Fredry i Głogowskiej za Hetmańską. Widać efekt komasacji helmutów na liniach zahaczających o Wilde.

7) Na dziewiątce mniej, a na dziesiątce więcej krótkich; za to pojawiły się długie düsseldorfki, co również jest nowością.

8) Nowa trasa jedenastki zdecydowanie poprawiła obsługę okolic Multikina. Wróciły też na nią wagony holenderskie, co nie zdarzało się od serii wykolejeń na GTR-ze w 2001 roku. Brak połączenia Trasy Winiarskiej z Łazarzem da się jakoś przeżyć. Zakończyła się też weekendowa obsługa tej linii przez stopiątki z Głogowskiej. Obecnie cały tydzień na 11 będą jeździć różności z S2.

9) Mnóstwo ludzi korzysta z szesnastki na całej jej trasie, co zaprzecza obawom niektórych internetowych oszołomów, jakoby zakończenie linii w tym miejscu miało jej niechybnie zaszkodzić. 16 umiejętnie też sprząta dzikie tłumy wsiadające na Pl. Wielkopolskim w stronę Mostu Teatralnego, przyczyniając się do lepszego rozłożenia potoków pasażerskich w tramwajach pozostałych linii, nadjeżdżających od strony Śródki.

10) Siedemnastka zbiera tylko joby za to, że zawraca na Lecha. Pasażerowie powinni się jednak przyzwyczaić, iż z Teatralnego na GTR mają 3 i 4. Odsetek podróżujących w relacji Jeżyce – GTR jest tak znikomy, że może się przesiadać.

11) Całkiem pełne jeżdżą GT6 i 3G na linii 18. Pasażerowie wewnątrz chwalą sobie na głos nowe połączenia. Na rondzie Starołęka i Moście Teatralnym wielu z nich korzysta z bezpośredniego połączenia (nie wysiadają). Osiemnastka ma szansę stać się jednym z bardziej trafnych posunięć reformy.

12) Rezerwy czynne w dni robocze pojawiają się dopiero po 19, zdjęte z krótkich brygad (GT8 z 2 na Ogrodach, 3G z 9 na Dębcu, 105Na z 12 na Sobieskiego i 105Na z 5 na Górczynie). W dni wolne wypuszczane są na cały dzień.

13) Madalina wystawia na Budziszynską o dwa pociągi więcej – razem już 13. Wagony 2048 i 854 przeniesiono więc na dodatkowy tor, wybudowany na tyłach Budziszynskiej.

Autobusy:

1) Z dniem 1 marca MPK uruchomiło nową linię autobusową nr 97 (zapychając tym samym cały zakres numeracji od 51 do 99). Trasa łączy Zieliniec z pętlą przy Mogileńskiej (przy czym część kursów będzie wydłużona do końcówki przy Nowym ZOO). Obsługuje ją neoplanowa pszczołka.

2) Linia nr 72 kursować będzie także w soboty i niedziele, a nie jak dotychczas tylko w dni robocze.

3) Nocna linia 236 – część oznaczonych kursów została wydłużona do pętli Strzeszyn.

4) Nocna linia 248 kursująca z os. Sobieskiego do Radojewa została dodatkowo skierowana przez os. Różany Potok.

5) Na Kaczej do jednego worka wrzucono grafiki ikarusów *classic* i *ekologów* co skutkuje pojawianiem się na wyskopodłogowych liniach autobusów o znacznie różniącym się poziomie komfortu biernego i aktywnego.

6) W związku ze zbliżającym się otwarciem kolejnego wspaniałego, wielkiego centrum handlowego (tym razem na Marcelinie) poczyniono zmiany w obsłudze linii kursujących w te rejony i tak od pierwszego marca na 59 i 77 wystawiane są przegubowe MANy. Ponadto przeguby można teraz trafić niemal w 100% na 91 i 82. Co ciekawe, kilka linii zdecydowano wymieszać puszczając tam zarówno „eNLki”, jak i przegubowe NG (76, 68). Najmniej z tych zmian skorzystali jednak pasażerowie linii 93 którzy muszą się zadowolić pojazdami 12m.

wydział A-1											
linia	w dni robocze						w dni wolne				
	tabor	cało-dzien.	szczyt ranny	szczyt popoł.	razem rano	razem popoł.	tabor	soboty		święta	
								rano	popoł.	rano	popoł.
linie normalne											
51	N4020	6	2	2	8	8	N4020	4	6	4	5
52	N4009	3			3	3	N4016	2	2	2	2
53	IK280	1			1	1	IK280				
54	N4016	2	1	1	3	3	N4016	1	1	1	1
55	IK280	2			2	2	IK280	1	1	1	1
57	N4009	1	3	2	4	3	N4009	2	2	2	2
58	IK280	3	1	1	4	4	IK280	2	2	2	2
60	N4016	3	2	1	5	4	N4016	3	3	2	2
62	IK280	1			1	1	IK280	1	1	1	1

63	N4016/U12	4	1	1	5	5	N4016/U12	3	4	3	3
65	N4009	1	1	1	2	2	N4009	1	1	1	1
66	N4016	2			2	2	N4016	1	1	1	1
67	N4016/M11	4	1	1	5	5	N4016/M11	3	3	2	2
70	IK280	3	2	2	5	5	IK280	3	3	3	3
71	N4016	7			7	7	N4016	5	7	5	5
72	N4016/M11	3	1	1	4	4	N4016	2	2	2	2
73	IK280	2			2	2	IK280	2	2	2	2
74	N4020/N4021	7	1	2	8	9	N4020/N4021	5	7	5	5
78							N4016	2	2	2	2
81	N4016	3	1	1	4	4	N4016	2	3	2	2
83	N4016	3	1	2	4	5	N4016	3	3	3	3
84	N4009	4			4	4	N4016	3	3	3	3
85	DAF/M11	5	1	2	6	7	DAF/M11	5	5	5	5
87							N4016	1	1	1	1
88	N4009	1			1	1	N4009	1	1	1	1
89	DAF/M11	1			1	1	DAF/M11	1	1	1	1
90	N4020/N4021	6	1	2	7	8	N4020/N4021	4	6	4	4
92	N4009	1			1	1	N4020	1	1		1
94	DAF/M11		1	1	1	1	DAF/M11	0	0	0	0
96	IK280	1			1	1	IK280	1	1	1	1
97	N4016		1	1	1	1	N4016	1	1	1	1
98	IK280	3	1		4	3	N4016	2	2	2	2
99	N4009	1			1	1	N4020	1	1	1	1
A	N4016	3	1	1	4	4	N4016	3	3	3	3
razem		87	24	25	111	112	razem	72	82	69	71
linie podmiejskie											
101	N4009	2			2	2	N4009	1	1	1	1
111	DAF/M11	2	1	1	3	3	DAF/M11	1	1	1	1
188	DAF/M11	1			1	1	DAF/M11				
razem		5	1	1	6	6	razem	2	2	2	2
Tesco	N4009	2			2	2	N4009	2	2	2	2
Pano-rama	N4009	1		1	1	2	N4009	1	2	1	1
rez.		5			5	5		5	5	5	5
ogółem		100	25	27	125	127	ogółem	82	93	79	81
wydział A-3											
56	IK280	2	1	1	3	3	IK280	2	2	2	2
59	MAN NG	2			2	2	MAN NG	1	1	1	1
61	IK280	3	1	1	4	4	IK280	3	3	3	3
63	MAN NL	3		1	3	4	MAN NL	2	2	2	2
64	MAN NL/IK280	7	1	2	8	9	MAN NL	5	6	5	5
68	MAN NG/NL	5	1	2	6	7	MAN NL	4	5	4	4
69	MAN NL	7	2	2	9	9	MAN NL	5	7	5	5
75	MAN NL	2	1	1	3	3	MAN NL	2	2	2	2
76	MAN NG/NL	4			4	4	MAN NL	3	4	3	3
77	IK 280/MAN NG	3			3	3	MAN NG	2	2	2	2
78	MAN NL	4			4	4					
79	MAN NL	3			3	3	MAN NL	2	2	2	2
80	MAN NL	1	1	1	2	2	MAN NL	1	1	1	1
82	MAN NG	7	1	1	8	8	MAN NG	5	6	5	5
86	IK280	2			2	2	IK280	1	1	1	1
87	IK280	2			2	2					
91	MANNNG	6	2	2	8	8	MAN NG	4	6	4	4
93	MAN NG/NL	6	2	2	8	8	MAN NL	4	6	4	4
95	IK 280	1	1	1	2	2	IK280	1	1	1	1
A	MANNL	3		1	3	4	MAN NL	1	2	1	2
razem		73	14	18	87	91	razem	48	59	48	49
linie sezonowe											
P	IK280						IK280				
rez.		4			4	4		4	4	4	4
ogółem		77	14	18	91	95	ogółem	52	63	52	53

uruchomienie autobusów według rodzajów linii									
rodzaj linii	w dni robocze					w soboty		w święta	
	całodzienne	szczyt ranny	szczyt popoł.	razem rano	razem popoł.	rano	popoł.	rano	popoł.
normalne	160	38	43	198	203	120	141	117	120
podmiejskie	5	1	1	6	6	2	2	2	2
sezonowe	0			0	0	0	0	0	0
bezpłatne	3		1	3	4	3	4	3	3
razem	168	39	45	207	213	125	147	122	125
rezerwa	9			9	9	9	9	9	9
ogółem	177	39	45	216	222	134	156	131	134

łączna ilość uruchamianych autobusów											
wydział	stan inwent.	uruchomienie dzienne				uruchomienie nocne			ogółem	wskaźnik %	
		na liniach	rezerwa dzienna	za tramwaj	zlecone	na liniach	rezerwa nocna	pracownicy		uruch. dzienne	uruch. nocne
A1	182	122	5		1	22	1	2	153	70,3%	84,1%
A3	125	91	4		1	8	1	2	107	76,8%	85,6%
razem	307	213	9		2	30	2	4	260	73,0%	84,7%

autobusowe rezerwy czynne					
A-1	dni rob.	soboty i święta	A-3	dni rob.	soboty i święta
Dworzec Główny	1	1	Bałtyk	1	1
Os. Batorego	1	1	Górczyn	1	1
Os. Sobieskiego	1	1	Ogrody	1	1
Rataje Dworzec	1	1	Os. Kopernika	1	1
Śródka Dworzec	1	1			
razem	5	5	razem	4	4

autobusowe rezerwy techniczne					
	dni rob.	soboty i święta		dni rob.	soboty i święta
Książęca	1	1	Kacza	1	1
Rataje Dworzec	1		Górczyn	1	1
razem	2	1	razem	2	2

uruchomienie autobusów na liniach nocnych				
linia	tabor		wydział A-1	wydział A-3
	dni robocze i święta	piątek i sobota		
231	DAF/M11	IK280	2	
232	DAF/M11	IK280	2	
233	DAF/M11	IK280	2	
234	IK280	IK280	2	
235	IK280	IK280	2	
236	DAF/M11	DAF/M11	1	
237	DAF/M11	DAF/M11	2	
238	DAF/M11	DAF/M11	2	
239	M11	M11		2
240	M11	M11		1
241/245	DAF/M11	DAF/M11	2	
242	M11	M11		1
243	DAF/M11	DAF/M11	2	
244/247	DAF/M11	DAF/M11	1	
246	DAF/M11	DAF/M11	1	
248	DAF/M11	DAF/M11	1	
249	kursy wykonują autobusy linii dziennych z wydziału A-3			
251	M11	M11		2
252	M11	IK280		2
razem			22	8
rezerwa			1	1
przewóz pracowniczy			2	2
ogółem			25	11

Dzienne uruchomienie na liniach tramwajowych

wydział	stan inw.	uruchomienie		wskaż. uruch. w %
		pociągi	wagony	
S-1	154	65	127	82,5
S-2	62	46	46	74,2
S-2 Gajowa	20	14	14	70,0
S-2 Madalinskiego	42	32	32	76,2
S-3	105	41	74	70,5
razem	321	152	247	76,9

Uruchomienie wagonów tramwajowych według pory dnia (bez rezerw)

wydział	w dni robocze			w soboty			w święta	
	5.00–6.30	6.30–19.00	19.00–23.00	5.00–9.00	9.00–15.00	15.00–23.00	6.00–15.00	15.00–23.00
S-1	79	127	29	51	77	53	55	55
S-2	32	46	26	17	23	26	17	26
S-2 Gajowa	10	14	11	6	9	11	7	12
S-2 Madalinskiego	22	32	15	11	14	15	10	14
S-3	42	74	36	36	45	35	35	35
razem	153	247	91	104	145	114	107	116

Uruchomienie pociągów tramwajowych na liniach w dni robocze

linia	ilość uruchamianych pociągów								
	w dni robocze			w soboty			w święta		
	5.00–6.00	6.30–19.00	19.00–23.00	5.00–9.00	9.00–15.00	15.00–23.00	6.00–15.00	15.00–23.00	
1	8	12	5	5	8	5	6	6	
2	6	9	4	4	6	4	4	4	
3		6							
4	6	6	6	6	7	6	6	6	
5	7	11	5	5	7	5	5	5	
6	7	11	5	5	7	5	5	5	
7	5	9	4	4	6	4	4	4	
8	6	10	4	4	6	4	4	4	
9	6	10	5	5	6	5	5	5	
10	5	8	4	4	5	4	4	4	
11	5	5	5			5		5	
12	6	10	4	4	7	5	5	5	
13	8	12	6	6	8	6	6	6	
14	4	7	4	4	5	4	4	4	
15	6	8	4	4	6	4	4	4	
16	3	5	2						
17	4	8	4	4	5	4	4	4	
razem	97	152	75	64	89	74	66	75	
w tym:	S-1	41	65	29	27	40	28	29	29
	S-2	32	46	26	17	23	26	17	26
	S-3	24	41	20	20	26	20	20	20
rezerwy	S-1			1	1	1	1	1	1
	S-2			2	2	2	2	2	2
	S-3			1	1	1	1	1	1
ogółem	97	152	79	68	93	78	70	79	

Uruchomienie wagonów według zajezdni i typów taboru w dni robocze

linia	S-1				S-2						S-3						ogółem	
	105 N		Combino		Gajowa				Madalińskiego		105 N		102 N		RT6N1			
	r	p	r	p	r	p	r	p	r	p	r	p	r	p	r	p	r	p
1	14	6									10	4					24	10
2										9	4						9	4
3											10		1				11	0
4											12	12					12	12
5	22	10															22	10
6	22	10															22	10
7					5	3				4	1						9	4
8	20	8						4	3	6	2						20	8
9										8	4						10	5
10										2	2						8	4
11					1	1	2	2		2	2						5	5
12												6			7	4	13	4
13												24	12				24	12
14	8	2	3	3													11	5
15	16	8															16	8
16	10	4															10	4
17	12	4									4	4					16	8
18								2	2	3	3						5	5
razem	124	52	3	3	6	4	8	7	32	16	66	32	1	0	7	4	247	118
N 21					1												1	
ogółem	124	3	7	8	32	66	1	7	248									
stan inw.	151	3	9	11	42	94	1	10	321									
wskaz. uruch. %	82,1%	100,0%	77,8%	72,7%	76,2%	70,2%	100,0%	70,0%	77,3%									

Tramwajowe rezerwy czynne

miejsce postoju	w dni robocze po godz. 19.00		w soboty		w święta	
	poc.	wag.	poc.	wag.	poc.	wag.
wydział S-1						
Górczyn	1	2	1	2	1	2
razem	1	2	1	2	1	2
wydział S-2						
Dębiec (G)	1	1	1	1	1	1
Ogrody (M)	1	1	1	1	1	1
razem	2	2	2	2	2	2
wydział S-3						
Sobieskiego	1	2	1	2	1	2
razem	1	2	1	2	1	2

Tragedia – i co dalej?

Tomasz Albrecht

Smutne, acz niecodzienne zdarzenie miało miejsce na trasie PST 24 lutego około godziny 13:50. Pogotowie ratunkowe otrzymało wezwanie do starszego mężczyzny, który spadł z kładki dla pieszych biegnącej ponad trasą PST na międztorze.

Rzecz miała miejsce na wysokości budynków TBS na ul. Wyłom, około 300 metrów od przystanku Serbska w stronę Słowiańskiej. Przybyłem na miejsce, zaprzyjaźnionemu z KMPS, zespołowi reanimacyjnemu R-7, ukazał się następujący widok: oblodzone i zaśnieżone, strome skarpy wykopu wiodły mniej więcej dziesięć metrów w dół do leżącego między torami w nienaturalnej pozycji poszkodowanego człowieka. Od razu było jasne, że załodze pogotowia uda się wyłącznie zejść, na podejście z powrotem pod stromiznę z pacjentem nie było szans. Stojąc wobec takich warunków terenowych wezwano od razu strażaków ze sprzętem alpinistycznym. Objuczona niezbędnym w takich sytuacjach wyposażeniem ekipa eRki zeszła/ześlizgnęła się, wykorzystując w tym celu nogi i pośladzki... Ruch tramwajowy był wstrzymany w kierunku os. Sobieskiego, tramwaje stały w karnym ogonku. Natomiast, gdy pierwszy z ratowników dotarł do poszkodowanego, omal nie został potrącony przez nadjeżdżający od strony Serbskiej skład stopiatek, którego motorniczy ciekawie „oblookał” miejsce zdarzenia, po czym, tuż przed leżącym mężczyzną przyspieszył i odjechał w siną dal. Wówczas kierująca akcją ratunkową lekarz telefonicznie poinformował NR, że całkowicie wstrzymuje ruch tramwajowy. Przy pacjencie zostały wykonane wszystkie niezbędne czynności medyczne, ostrożnie umieszczono go na desce ratunkowej i powstał dylemat: co dalej? Czy nieść chorego na desce po zamrzniętym, oblodzonym tłuczniu do Serbskiej i tam przepakować go do karetki, czy może wciągnąć po linie na kładkę, z której spadł? Obie te wersje były o tyle niekorzystne, że wiązały się z wysoce niewskazanymi w tej sytuacji wstrząsami ciała. Ale jako pierwsze we wstrzymaniu w kierunku Słowiańskiej czekało Combino 507 na linii 14. Decyzja była prosta – należy załadować pacjenta do niskopodłogowca i podjechać do Słowiańskiej, a w tym czasie kierowca podstawia tam karetkę. Poszło szybko i zgrabnie, a w chwilę później zniecierpliwieni pasażerowie daremnie oczekujący na tramwaj na Słowiańskiej, uprzedzeni przez megafony o awarii, z niezdrową ciekawością konsumentów ekshibicjonistycznych reality show,

obserwowali przenoszenie pacjenta z Combino do eRki, którą dowieziono pacjenta do szpitala przy ul. Juraszów. Niestety, życie dopisało smutne zakończenie tej historii...

Od redakcji: Mamy nadzieję, że organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów wyciągną z tego wydarzenia wnioski. Gdyby nie przedsiębiorcza postawa załogi R7, ewakuacja poszkodowanego stanęłaby pod znakiem zapytania. Pytania nasuwają się same: w jaki sposób ewakuować kilkudziesięciu rannych w przypadku mało prawdopodobnej, ale zawsze możliwej katastrofy wewnątrz wykopu PST – zimą? Ewakuacja taborem tramwajowym nie będzie możliwa ze względu na konieczność wyłączenia zasilania, bieg z noszami do karetek oczekujących na najbliższej „stacji” nie wchodzi w rachubę chociażby ze względu na stan poszkodowanych... Jedyną sensowną opcją wydaje się być holowanie tramwaju z rannymi za pomocą pojazdów spalinywych poruszających się po szynach. Jako miłośnicy komunikacji miejskiej i klienci MPK ufamy Zakładowej Służbie Ratowniczej, jednak zwłaszcza jej pracownikom oddajemy pod rozważę możliwość zaistnienia takiej sytuacji.

Fundusze

Unii Europejskiej

Jan Gosiewski

cz. 3 – fundusze dla MPK Poznań

Jak już wspomniałem w poprzednim artykule, środki strukturalne dystrybuowane są w oparciu o Narodowy Plan Rozwoju, a konkretnie – na podstawie uruchomionych w wyniku przyjęcia tzw. Programów Operacyjnych. W NPR przyjętym na lata 2004–2007 (tzn. okres od akcesji Polski do UE do końca unijnego okresu budżetowego) przyjęto do realizacji następujące Programy Operacyjne: Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw (WKP), Rozwój Zasobów Ludzkich (RZL), Transport, Rolnictwo, Rybołówstwo, oraz – najważniejszy dla naszej firmy – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwój Regionalny (ZPORR). W ramach tak ustalonych Programów określone zostały Priorytety oraz Działania – czyli poszczególne sektory i dziedziny podlegające wsparciu. Dla przykładu w ramach Programu SPO-WKP mamy priorytet „Bezpośrednie wsparcie biznesu” i jedno z działań tego Priorytetu – „Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw przez doradztwo”. Jak można się łatwo domyśleć, przedsiębiorstwa mogą się starać o dotację z tego działania na różnego rodzaju projekty o charakterze doradczym, np. otrzymać środki na opracowanie biznesplanu lub fachowej ekspertyzy na dany temat.

Analogicznie skonstruowane są wszystkie Programy Operacyjne. W ten sposób szukając wsparcia finansowego należy rozpatrywać możliwości niejako „od dołu”, tzn. posiadając konkretny pomysł należy zorientować się w ramach jakiego Działania/Priorytetu można go umieścić. W tym miejscu chciałbym zaznaczyć, że możliwości wsparcia rozmaitych pomysłów jest bardzo wiele – a beneficjentami mogą być nie tylko firmy, ale także organizacje społeczne czy związki zawodowe.

Z pewnością każdego z nas interesują jednak nie tyle teoretyczne zasady działania funduszy, ile raczej – jakie konkretne korzyści można dzięki nim osiągnąć. Dlatego też postaram się teraz opisać możliwości, jakie stoją przed naszym MPK. Otóż z racji wielkości naszej firmy nie mamy możliwości ubiegania się o środki Programu WKP – przeznaczony jest on bowiem przede wszystkim dla małych i średnich przedsiębiorstw. Natomiast

możliwości są w zakresie naszej podstawowej działalności – czyli komunikacji zbiorowej. Projekty z dziedziny komunikacji umiejscowione zostały w ZPORR, a konkretnie w Priorytecie zatytułowanym „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmacnianiu konkurencyjności regionów”. W Priorytecie tym poza działaniami dotyczącymi m.in. rozwoju infrastruktury ochrony środowiska, czy też rozwoju turystyki i kultury, znajdują się dwa działania, w ramach których można realizować inwestycje komunikacyjne. Jedno przeznaczone jest dla miast pow. 50 tys. mieszkańców, i jest zarządzane na poziomie województwa (tzw. działanie 1.1.2), drugie natomiast – dla aglomeracji pow. 500 tys. – zarządzane centralnie przez Ministerstwo Gospodarki i Pracy (działanie 1.6).

Pierwszy nabór wniosków do obydwu ww. działań przeprowadzony został w czerwcu. Miasto złożyło dwa: o dofinansowanie budowy linii tramwajowej przez Most Rocha (do działania 1.1.2) oraz budowy dworca komunikacyjnego na os. Sobieskiego (do działania 1.6). Pierwszy z nich, jak zapewne już wiadomo, przeszedł pozytywnie wszystkie etapy oceny, jednak zakwalifikowany został na 31. pozycji i ostatecznie nie uzyskał dofinansowania. Miasto odwołało się od tej decyzji do ministra i obecnie sprawa czeka na ostateczne rozstrzygnięcie. Drugi projekt niestety odrzucony został już na pierwszym etapie oceny, tj. podczas oceny formalnej. Powodem tego były braki dokumentacji technicznej projektu oraz zbyt ogólna ogólność kosztorysu i harmonogramu jego realizacji.

Fakt składania przez Miasto dwóch wniosków o dofinansowanie dwóch dość dużych inwestycji, spowodował, że MPK nie chcąc „konkurować” o dofinansowanie złożyło wniosek o dofinansowanie tylko jednego, niewielkiego projektu (131 tys. €) – „elektroniczne tablice informacyjne w węzłach przesiadkowych”. Jak już wiadomo (artykuł „Cenny prezent na Katarzynkę” – „Z życia MPK” nr 16), wniosek ten otrzymał najwyższą ilość punktów i został zatwierdzony do dofinansowania. Najprawdopodobniej w ciągu najbliższych tygodni podpisana zostanie umowa o dofinansowanie i wówczas MPK będzie oficjalnie po raz pierwszy beneficjentem środków UE.

Oczywiście, po otrzymaniu dofinansowania nikt nie zamierza spocząć na laurach – wręcz przeciwnie. Trwają intensywne prace nad opracowywaniem kolejnych projektów, m.in. budowy linii tramwajowej od os. Lecha do Franowa oraz nowej zajezdni tramwajowej na Franowie, a także modernizacji trasy tramwajowej Górczyn–Miłostowo. To, czy uda się uzyskać środki strukturalne na ich realizację, zależy od bardzo wielu czynników, jednak mam nadzieję, że uda się osiągnąć sukces.

Debiutów ciąg dalszy

Marcin Jurczak, Łukasz Bandosz

czyli dziewicze przygody pod pantografem – zwierzenia kursantów.

To już półtora miesiąca od czasu gdy wyruszyliśmy „eLkami” na poznańskie trasy tramwajowe. Bilans kolizji i wypadków zerowy. Oby jak najdłużej. Zaczynamy jednak trafiać na coraz to ciekawsze zdarzenia losowe. Są wśród nas tacy, którym nagle podczas jazdy zabrakło prądu w sieci, inni niemalże cudem uniknęli zatrzymania pod izolatorem sekcyjnym „staczając” się spod niego ostatkiem sił... Każdy przejechany kilometr to nowe niespodzianki, pomysłowi kierowcy i jeszcze bardziej pomysłowi piesi...

Zakończyliśmy pierwszy etap zmagania z wagonami generacji 105N. Przesiadka ze „stopiątka” na „eNa” była niczym z przy-

słowiowego mercedesa do malucha... I choć stopiątko nie jest na pewno mercedesem, baaaa, nie zasługuje nawet na miano Opla, to na pewno w obsłudze jest dużo prostsze. W „trumnie” najczęściej problemów sprawia oczywiście hamulec ręczny – niezwykle pożyteczny i ciekawy wynalazek. I choć początkowo wydawało się to niemożliwe, z biegiem czasu okazało się jednak, że jego opanowanie jest wykonalne. Co więcej, można też się do tej dodatkowej „wajchy” przyzwyczaić. Nastawnik, hamulec, drzwi, track... i na banalną czynność „odpalenia migacza” na skrzyżowaniu człowiekowi już żadna kończyzna wolna nie zostaje...

Gdy po godzinnej jeździe „eNką” wysiadłem poobijany, zastanawiałem się jak to możliwe żeby w takim „cudzie” przeżyć całą służbę. Z całym szacunkiem dla konstruktora, za wzór ergonomii tego pojazdu nie postawię. Usytuowanie pulpitu i nastawnika sprawia, że komfortowe ustawienie „krzeselka” na którym mam siedzieć, graniczy niemal z cudem. No cóż... Ktoś powie, że narzekam. Tak naprawdę jednak, o przyjemności prowadzenia tego wagonu decyduje co innego. Jego wyjątkowy klimat, zapach drewna i dźwięk szumiącego czarownie niczym pijany trzmiel agregatu... A przez te kilka godzin tygodniowo za Jego (Jej?) sterami nie muszę mieć komfortu jak w fotelu przed telewizorem. (MJ)

Mój pierwszy raz. W końcu nadszedł ten dzień. Pierwsza jazda wagonem typu N. To budziło wiele emocji od początku naszego kursu. Z jednej strony prowadzenie eNki to coś, o czym marzy każdy miłośnik tramwajów, z drugiej zaś strony – nerwy. Przecież to nasz najcenniejszy klubowy skarb. Najpierw instruktor objaśnił nam wszystkie tajniki prowadzenia starej poznańskiej bimby i zapytał, kto pojedzie pierwszy. Zgłosiłem się. Zająłem miejsce na jakże komfortowym zydelku, pierwszy styk jazdy, zwalniam ręczny i co? I nic! No tak, bezpiecznik nadmiarowy. Za drugą próbą ruszyłem, wyjechałem z zajezdni i poczułem się wspaniale. Prowadząc 56 lat historii poznańskiej komunikacji miejskiej, trzymając w ręku 600V, doznałem narastającej radości i napływającego uśmiechu na twarzy. No dobra, przystanek, trzeba się zatrzymać. Pierwszy styk... nic, drugi... nic, trzeci... nic, któryś tam i stoję w miejscu, a instruktor i pozostali kursanci leżą na mnie. Oj, chyba będziemy się tego uczyć trochę dłużej. Pamiętajcie młodzi miłośnicy, eNka jest bardzo wymagającą bimbą. Przede wszystkim po dwóch godzinach jazdy byłem co nieco zmęczony motylkowaniem. Pozycja, w której prowadzi się pojazd nie należy do najwygodniejszych, a wycucie wrażliwości nastawnika jazdy i hamowania zajmuje trochę czasu. Mimo, że obie ręce są zajęte korbami i łatwo zaplątać się trackiem czy kierunkowskazem, jazda tym pojazdem dostarcza mnóstwo satysfakcji. Jednocześnie stanowi pewne wyzwanie, a to tygryski lubią najbardziej. Podsumowując, kochamy naszą eNkę, aktualnie występującą z „eLką”. W następnym numerze możesz się spodziewać, Drogi Czytelniku kilku słów o kanciaku.

Największe zmartwienia początkującego motorowego:

1. Ominąłem przystanek.
2. Izolator sekcyjny vs początkujący motorowy 1:0, generalnie powoli poznaje się ich położenie, zapamiętuje je i nie stanowią one już takiego problemu jak na samym początku.
3. Dobrze, że chodziłem na wykłady na uczelni, przynajmniej mogę wysiedzieć kilka godzin w jednym miejscu.
4. Kolejnym wyzwaniem stał się hamulec ręczny w eNce, który: a) czasem nie chce załapać, bo zapadka nie jest

odpowiednio ustawiona, b) a innym razem nie puści przy ruszaniu.

5. Polecam eNkę dla maskotek, które chcą poprawić sobie kondycję; trzeba się nieźle namotyłkować, a na spadkach to wręcz ciężka fizyczna praca.
6. Jak nie motyłkujesz to zamarzasz, bo wóz słabo grzeje. (LB)

Powrót „dwudziestki”

Marcin Jurczak

W dniu 20 lutego br. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych i poznańskie MPK zorganizowały tramwajową linię specjalną numer 20, obsługiwaną taborem historycznym.

Impreza odbyła się z okazji 35-lecia trasy tramwajowej w poznańskiej ulicy Reymonta. I choć zimowe mrozy nie zachęcały Poznaniaków do wyjścia z domu, w zabytkowych wagonach pojawiło się sporo, nie tylko przypadkowych pasażerów. Cieszy nas, że imprezy KMPS coraz częściej wybierane są przez Poznaniaków jako jedna z możliwości spędzenia sobotniego czy niedzielnego popołudnia. To także pewnego rodzaju społeczne poparcie działań Klubu podejmowanych na rzecz ratowania ostatnich wagonów przed- czy powojennych. Zainteresowanie mieszkańców tramwajami to także osobista satysfakcja dla wszystkich tych, którzy ambitnie włączają się w działania naszej organizacji.

20 lutego na trasę wyjechały dwa nietypowe tramwaje. Pierwszą brygadę linii 20 obsługiwał „Kanciak Numer Jeden Na Świecie”, drugą wagony N+ND 602+456. Zainteresowanie pasażerów wzbudzały oba pociągi. Pierwszy dopiero od niedawna pojawia się na trasie po generalnym remoncie, „przejechanie się” nim stanowi więc nie lada atrakcję. Nie słabnie też

zainteresowanie pasażerów składem N+ND. To już przecież ponad dekada od czasu gdy „trumny” przestały kursować na normalnych liniach tramwajowych. W obu pociągach umundurowani członkowie KMPS kwestowali na rzecz ratowania zabytków techniki w ramach akcji „Ratujmy stare bimby”. Z pasją i nieukrywaną radością odpowiadali także na pytania pasażerów.

Linia tramwajowa numer 20 kursowała po historycznej trasie „dwudziestki”, z Górczyna na Junikowo (przez Głogowską, Hetmańską, Reymonta, Rondo Przybyszewskiego i Grunwaldzką). Skład N+ND wykonał na tej trasie cztery pełne „kółka”, nie udało się natomiast utrzymać rozkładu „kanciakowi”. Usterka techniczna sprawiła, że niestety nie dotrwał do końca służby. Motorowego jednak tak swędziały palce, że po likwidacji usterki wyjechał na ostatnie planowe pół kółka. Następnie kanciak zjechał razem z 602+456 na Gajową, skąd wziął pewną część obsługi na Gwarną, gdzie nastąpiło oficjalne zakończenie imprezy.

Rok jubileuszów

Łukasz Nowicki

Czas ratowania zabytków.

27 stycznia 2005 odbyła się konferencja prasowa pt. „Rok jubileuszu – czas ratowania zabytków”. Była ona zorganizowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Poznaniu i Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Gośćmi byli: Mirosław Kruszyński – zastępca Prezydenta Poznania, Magdalena Mrugalska-Banaszak – dyrektor Muzeum Historii Miasta Poznania, Zofia Fidelus – komisarz wystawy „Poznańska komunikacja miejska od omnibusów konnych do czeskiej Tatry” oraz przedstawiciele mediów. Konferencja miała dość



Skład N+ND 602+456 i wagon 102N 1 na pętli Górczyn. Fot. Anna Erdmann, 20.02.2005 r.

nietypowy charakter. Zorganizowana została na pokładzie odrestaurowanego tramwaju typu 102N-1 podczas jego inauguracyjnego przejazdu ulicami Poznania.

W czasie przejazdu wyremontowaną bimbą uczestnicy konferencji dyskutowali o sposobie pozyskania środków potrzebnych na ratowanie poznańskich zabytków komunikacyjnych. Poruszono także sprawę planu obchodów 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. Spotkanie zakończono inauguracją kwesty na remont dwóch bezcennych wagonów, o których była mowa podczas przejazdu.

Pierwszy to wagon KSW typu „H” wyprodukowany w 1944 roku w fabryce H. Fuchs Waggonfabrik AG w Heidelbergu.

Historia tego tramwaju sięga roku 1944, kiedy to w niewyjaśnionych okolicznościach partia dziesięciu wagonów przeznaczonych dla Wiednia trafiła do Poznania. Były one niekompletne (brakowało części wyposażenia elektrycznego), dlatego w pierwszej kolejności udało się uruchomić połowę z nich. W Poznaniu tramwaje wojenne oznaczono jako typ „H” (Heidelberg) i nadano im numery 150–159, po czym przenumerowano wóz 150 na 160. Na początku lat sześćdziesiątych przebudowano kilka wagonów na jednokierunkowe. Po wycofaniu z ruchu liniowego (na początku lat 70.) część tych wagonów wykorzystywano przez lata jako tabor gospodarczy. W latach dziewięćdziesiątych nastąpiła fizyczna likwidacja resztek tej serii (2028, 2035, 2036, a także „działkowych” 152 i 155). Dzięki staraniom członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych wagon 2033 (ex 158) uniknął „śmierci”. Obecnie nadaje się jednak tylko do odbudowy.

W kilku niemieckich miastach oraz w Wiedniu wagony KSW są czynnymi eksponatami muzealnymi. Nasz wagon jest jedynym tak dobrze zachowanym tego typu tramwajem w Polsce. Głównie z tego powodu powinien zostać odbudowany. Zarazem jest to najstarszy zachowany poznański wagon silnikowy. Wszystkie starsze – sprzed II wojny światowej – zostały zniszczone i zlikwidowane. Dziś tylko na zdjęciach możemy zobaczyć, czym można było podróżować po naszym mieście w latach trzydziestych, czterdziestych, pięćdziesiątych i sześćdziesiątych.

Drugi wagon to S₂D tzw. „duży szczeciniak”, został sprowadzony do Poznania ze Szczecina. Charakteryzował się niską podłogą w środkowej części wagonu, która w obrębie drzwi stanowiła niskopodłogowy korytarz, z którego przechodziło się do części przedniej i tylnej, gdzie znajdowały się miejsca siedzące dla pasażerów. W 2003 roku udało nam się odnaleźć taki „niskopodłogowy” wagon na jednej z działek w podpoznańskim Suchym Lesie. Tramwaj ten został wyprodukowany w roku 1930 w niemieckiej fabryce w Wismarze i trafił do Szczecina, gdzie tamtejsze Verkehrsbetriebe nadało mu numer 502. W ramach zakupów uszkodzonych działaniami wojennymi wagonów, trafił w 1946 roku do Poznania, gdzie posiadał numer 423. Jak dotychczas jest to jedyny zachowany przez miłośników tego typu wagon w Polsce (pozostałe dwa znane egzemplarze służą jako altanki w województwach wielkopolskim i zachodniopomorskim), dzięki czemu posiada olbrzymią wartość historyczną.

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

02.02. W przegubowym 1098 na 93/2 doszło do nieoczekiwanej scysji pomiędzy pasażerkami prezentującymi skrajnie odmienne statusy wiekowo-majątkowo-społeczne. W jej efekcie krewka starsza pani spoliczkowała studentkę. Obie prowadyrki



Wiceprezydent Kruszyński na pokładzie Kanciaka dał słuszny przykład. Fot. Maciej Rudzki, 27.01.2005 r.

wysadzono na Rondzie Przybyszewskiego i oddano w ręce odpowiednich organów.

06.02. Pędzący PST do miasta skład 176+175 linii 15 najechał z impetem na utworzoną przez nieznaną sprawców przyzmę z płyt żelbetowych. Stłukł sobie niestety nawrotnik w pierwszym wozie, ale skutkiem tego się na szczęście nie wykołoił.

06.02. Zmarznięty pasażer miksa 1401 stojącego na Dworcu Rataje jako 62/1 postanowił nie wyiębiać dodatkowo wnętrza i zasunął otwartą szybę. Włożył w to jednak nieco zbyt dużo uczucia, gdyż szkło rozpadło się po tej operacji na milion kawałków. Dane oniemiałego ze zdumienia obywatela spisano.

12.02. Dziewięć po pierwszej – sielankę nocy zimowej przetrwało zgłoszenie z Policji Poznań-Grunwald o niespodziewanym ujęciu na gorącym uczynku dewastatora wiaty przystankowej przy skrzyżowaniu Grunwaldzka/Grotkowska. Nadmierną energią agresora wytłumaczono obecnością pobliskiego klubu bilardowego.

21.02. Megawstrzymanie na PST. Połamane pantografy na wagonach 506 i 98+97, zerwana sieć w okolicy wiaduktu Poznańska, uszkodzone odciagi i wysięgniki. W efekcie prawie 2,5 godziny wzdłuż pestki kursowały autobusy zastępcze, a linie 12, 14, 15 i 16 skierowano na Połabską i Piątkowską. Po unieruchomieniu 506 wysłano holownika z Gajowej – GT6 2616, który od Roosevelta wycofał po lewym torze. Połamane go dyktowca doraźnie usprawniono na miejscu zdarzenia, więc sam zjechał do zajezdni.

22.02. Nowy motorniczy rodem z Warszawy (via podział służb S1) zaistniał na skrzyżowaniu Rolnej i Hetmańskiej, gdy prowadzona przez niego 1/14 108+109 nie otrzymała światła przez 16 minut. W zatrzymaniu utknęły 4 pociągi. Po pojawie-



Nowy widoczek – trójka i osiemnastka na Starołęce. Jak długo przetrwają w podstawowym układzie poznańskiej sieci tramwajowej? 105Na+105NaD 284+285 jako 3/2 i 3G 809 jako 18/3. Fot. Tomasz Gieżyński, 08.03.2005 r.

niu się funkcjonariusza NN rychło okazało się, iż adept trudnej sztuki tramwajarskiej nie wiedział jak skorzystać z pętli indukcyjnej, zatrzymując się przed nią. Gratulujemy i życzymy następnych sukcesów...

24.02. Wczesnym wieczorem wyjeżdżająca ze Starołęki tatra 407 zaniemogła już przy Bystrej. Nie spodobało się to dwóm młodym pasażerom, którzy jęli okładać motorniczego pięściami. W sukurs ruszył mu kolega wracający po pracy do domu. Wywiązała się bójka, w efekcie której jeden z napastników uciekł, a drugiego (przy pomocy pasażerów!) skutecznie zakneblowano i zachowano w stanie prawie nienaruszonym do przyjazdu Policji. Na szczęście poza ogólnymi potłuczeniami nic się nikomu nie stało. Pracownicy S3 pojechali na przegląd do szpitala, zaś tatrą przez Zawady zjechał do zajezdni motorniczy z rezerwy.

22.02. I mała retrospekcja, powracamy do dwudziestego drugiego lutego (celowo oddzieliśmy zdarzenia, by się Szanownym Czytelnikom nie pomieszały). Znowu jedynka (tym razem trzecia, skład 250+249), znowu przystanek Rolna, ale tym razem motorowym był Łowca Masek. Z powodu usterki wagonu grzecznie wyprosił on z pojazdu pasażerów. W tym momencie uaktywnił się jeden z podróżnych, który w krótkich słowach określił swój negatywny stosunek do motorniczego, a także zatrudniającej go firmy, po czym wstał i na potwierdzenie wagi swoich słów podarł służbowy pulower Łowcy. Tego już było za wiele. [cenzura]. Paniczną próbę ucieczki pasażera udaremniła Policja.

25.02. Krótko po ósmej wieczorem pędzący ul. Mieszka I hiundaj (pisownia oryginalna z raportu) wpadł w poślizg, którego koniec znalazł się na dnie wykopu PST. Po doraźnym usunięciu wraku z torowiska i odwiezieniu rannego kierowcy do szpitala, wznowiono ruch. Po ostatnim kursie linii dziennej podstawiono na Kaponierę autobus Za Tramwaj N21, który

wykonał jedno kółko. W tym czasie dźwig załadował wrak auta na przyczepę składu GT6+ND 2616+2066, po czym szczątki przewieziono na Lechicką, gdzie zajęła się nimi pomoc drogową.

26.02. Nad ranem (4:55) podczas instalacji nowej zwrotnicy elektronicznej na Placu Wielkopolskim zajęci montażem napędu pracownicy torów ze zgrozą zauważyli trzyosobową grupkę pijanej młodzieży, która zbliżyła się do otwartej szafki zwrotnicy. Terroryzując pracowników bronią wyrwali oni kilka pęków kabli z aparatury w szafce, po czym chwiejnym krokiem oddalili się w stronę Masztalarskiej. W tym samym momencie zza rogu wyjechał radiowóz Policji, który podjął akcję. Funkcjonariusze nie mieli problemów z wyłapaniem zablokowanej ze zdumienia gromadki. Niebieska szklanka mrugnęła radośnie odjeżdżając w kierunku Izby Wyrzęźwień.

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: zul@hot.pl

REDAKTOR NACZELNY: Adam Białas

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Łukasz Bandosz, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Marcin Jurczak, Adam Konieczka, Maciej Rudzki

KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka

SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann

SKŁAD: Adam Konieczka

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.