

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji

nr 8 (65)
15 września 2005 r.

www.nowyprzystanek.republika.pl

Zepsuta eNka

Lukasz Bandosz

Dnia 3 września 2005 roku odbywał się w Poznaniu festyn z okazji 25-lecia Solidarności. Mieszkańcy miasta bawili się na Łęgach Dębińskich. W obchody włączył się również Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Nasza rola polegała na kursowaniu po mieście specjalnie oznakowanymi tramwajami, tak, aby dowozić poznaniaków na festyn. W ten oto sposób kanciak, parówka i trumna jeździły z Madaliny przez ul. Hetmańską i Głogowską do Ronda Kaponiera i dalej przez Śródmieście do AWF-u, skąd udawały się na Pamiątkową. Oklejone plakatami Solidarności pojazdy, wraz z kwestującą na rzecz ratowania starych bimb obsługą, miały zrobić po trzy kółka.

Byłby to kolejny spokojny dzień kwestowania, gdyby nie usterki. Trzynastka, o dziwo, nie płatała figli. W kanciaku popsuły się drzwi, ale prawdziwy popis swoich możliwości dała eNka. Tego dnia wagon ten dostał w swoje ręce początkujący motorkowy, autor tegoż artykułu, gość o numerze 3718. Wszystko było ok, aż tu nagle, pod koniec drugiego kółka, wybił nadmiarowy przy jeździe na pełnym rozruchu, co było już dość nietypowe. Tramwaj jadący ul. 28 czerwca 1956 roku dojechał do skrzyżowania z ulicą Pamiątkową. Tutaj pomocny przyjaciel prowadzącego pojazd zmienił mu zwrotnicę i przy skręcaniu się zaczęło. Pierwszy styk jazdy i chdzzz... wybija nadmiarowy. Jeszcze raz i to samo. Jeszcze raz i nic. Tramwaj nie reaguje na ruchy nastawnikiem. Nie ma prądu? Motorniczy nie zatrzymał się, lecz pozwolił tramwajowi potoczyć się kawałek, aby udrozić ruch na ul. 28 czerwca, którą po chwili przemknął jeden z liniowych tramwajów. Czyli prąd jest. Znajdujący się przypadkowo w pojeździe prezes klubu zaraz pomógł lekko już przestraszonemu motorniczemu. Wybiegł z wozu, sprawdził pantograf – tu wszystko było ok. Wtedy zorientowaliśmy się, że to muszą być opory lub któryś z silników. Przeprosiliśmy pasażerów, bezpiecznie wyprowadzając ich z tramwaju. Trzeba było jakoś zjechać do zajezdni, na szczęście jej brama była oddalona zaledwie o 50 metrów. Chwila zastanowienia. Spróbowaliśmy z silnikami, przełączyłem na pierwszy i... działa. Jasnym stało się, że nawaliło coś w drugim. Pomału zjechałem na budę, gdzie mechanicy w ekspresowym tempie zajęli się mną, a konkretniej moim wozem.

Okazało się, że upalił się kabel o średnicy ok. 1,5 cm – i to w miejscu łączenia z „trzymadłem” do szczerok silnika. Oczywiście upalając się zespawał wszystkie śruby i inne



Uszkodzony skład N+ND przed przystankiem Pamiątkowa.
Fot.: Marcin Jurczak, 03.09.2005

metalowe elementy ze sobą. Po wozie rozniósł się intensywny zapach spalenizny. No ładnie, popsułem eNkę! Na szczęście ekipa z Madaliny stwierdziła, że chętnie sobie przypomni jak naprawiało się pocziwe eNy i w godzinę uporała się z usterką – a mi w tym czasie uciekło ostatnie kółko. Po naprawie odbyły się jeszcze jazdy próbne na drugim silniku i spokojnie zjechałem z Madaliny na Gajową, skąd jeszcze tego samego dnia eNka, prowadzona przez tego samego motorniczego, podejmowała nocny kurs linii turystycznej 0. Pierwsza usterka zaliczona – i to w jakim wozie! Wielkie podziękowania należą się mechanikom z zajezdni Madalińskiego za udzielenie natychmiastowej, bezcennej i bezinteresownej pomocy.

Pogrążeni w smutku i zadumie zawiadamiamy, iż w dniu 7 września 2005 po ciężkiej chorobie odeszła od nas nasza wieloletnia Klubowiczka, Magdalena Paluchowska.

Jej zasługi w początkowym okresie działalności KMPS trudno wprost zliczyć.

Będziemy zawsze o Pani pamiętać, Pani Magdo!

Sprechen Sie Deutsch???

Marcin Jurczak



W oczekiwaniu na gości z DVN. Fot.: MJ, 24.07.2005

24 lipca byliśmy gospodarzami nietypowej imprezy. Nasze miasto odwiedzili koledzy-miłośnicy z Niemiec. Reprezentowali oni DVN – brandenburski odpowiednik naszego KMPS-u. Całodzienny objazd poznańskiej sieci połączony był ze zwiedzaniem kolejnych zajezdni. Cała operacja okazała się dla KMPS-u niezłym wyzwaniem logistycznym. Tego samego dnia bowiem normalnie obsługiwaliśmy turystyczną „zerówkę”. Wagony i ludzi trzeba było zatem rozdzielić tak, aby możliwe było zrealizowanie obu imprez, które częściowo pokrywały się w czasie.

Wszystko rozpoczęło się około godziny 9.30. Wtedy to na ulicy Towarowej, obok biurowca Delty, podstawione zostały: skład N+ND i wagon 102N. Chwilę później od strony Dworca PKP przybyła grupa niemieckich miłośników. Nie mogło zabraknąć zatem inauguracyjnego zestawu zdjęć eNa i Kanciaka ze wszystkich możliwych stron. Do kompletu zabrakło chyba tylko zdjęć spod wagonu...

Z okazji wizyty gości z DVN, wydany został „Zeszyt specjalny”, prezentujący podstawowe dane na temat komunikacji miejskiej w Poznaniu, od ilostanu taboru i mapki sieci począwszy, na rysunkach technicznych wagonów skończywszy. Nieoceniona okazała się także (u jednych lepsza,

u innych nieco gorsza) znajomość języka naszych zachodnich sąsiadów.

Trasa zaprezentowana Niemcom nie mogła pominąć Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Tutaj też nadarzyła się okazja do wspólnego sfotografowania historycznych eNek z flagowym pojazdem poznańskiej komunikacji miejskiej – wagonem Combino (w tej niezwykle odpowiedzialnej roli wystąpił wóz #506).

Podczas trasy zmieniały się wagony, którymi podróżowaliśmy. Na Fortecznej wóz 102N #1 zamieniliśmy na 13N #115. Później miejsce wagonów historycznych zajęły holender #809 i helmut #688. Pierwotnie miał się pojawić #685 w oryginalnym malowaniu Rheinbahn Duesseldorf (ostatni taki w Poznaniu), ostatecznie jednak podróżowaliśmy wozem w barwach MPK.

Nie zabrakło grilla na najbardziej klimatycznej poznańskiej pętli tramwajowej, która (z racji sezonu wakacyjnego) świeciła pustkami... Na kilkadziesiąt minut Wilczak stał się centrum gromadzącym pasjonatów komunikacji miejskiej. Jako, że nie zabrakło złotego napoju, nasza znajomość języka niemieckiego podczas dalszej części imprezy wydatnie się poprawiła.

Niemieccy miłośnicy mieli także okazję osobiście przetestować wozy dwukierunkowe. Plan wycieczki uwzględniał bowiem podróż składem wozów 105Na/NaDK na linii W3 (po torze niewłaściwym, na odcinku od Placu Wielkopolskiego do Ronda Śródka). Na Śródce część grupy wykonała kurs linią W1 do Miłostowa i z powrotem, druga ekipa natomiast poświęciła czas na sfocenie remontowanych obiektów, objazdowych objazdów i wahadłowych wahadeł.

Imprezę związaną z pobytem gości z DVN w Poznaniu należy uznać za udaną. Jesteśmy niezwykle wdzięczni Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Poznaniu za pomoc, bez której impreza nie mogłaby się odbyć. Na wysokości zadania stanęła także grupa aktywistów KMPS, dzielnie pilnująca rozłazającej się po obiektach MPK grupy i na miarę posiadanych możliwości językowych udzielająca informacji o naszej komunikacji miejskiej.



Pamiątkowa fotka na Wilczaku

Fot.: Tomasz Albrecht, 24.07.2005

XX-lecie trasy tramwajowej przez Górny Taras Rataj

Krzysztof Dostatni

Historia poznańskich tramwajów na tzw. Górnym Tarasie Rataj sięga 1979 roku, kiedy to w rocznicę wyzwolenia Miasta Poznania, tj. 23 lutego 1979 roku, oddano do użytku trasę tramwajową do pętli na os. Lecha. Początkowo na nową trasę skierowane zostały tramwaje linii nr 5 Os. Lecha - Górczyn oraz nowo utworzonej linii nr 23, która tylko w dni robocze dowoziła mieszkańców Rataj z os. Lecha do ul. Lampego (dzisiejsza ul. Gwarna). Pierwszym tramwajem, który przewiózł Trasą Kórnicką poznańskich dygnitarzy był wagon 102Na-22 na linii nr 5, a tuż za nim podążał skład wagonów typu N na linii nr 23. Na osiedlu Lecha tłumy mieszkańców oraz młodzież szkolna, którą tego dnia delegowano z okolicznych szkół, witały pierwsze tramwaje docierające do nowej pętli. A można było tu spotkać „stodwójki” na linii nr 5 oraz wagony generacji N na linii nr 23.

Szybki wzrost ilości pasażerów spowodowany systematyczną rozbudową ratajskich osiedli, nazywanych „sypialnią” Poznania, sprawił, że 1 lutego 1982 roku do pętli na os. Lecha skierowana została linia nr 17, która poprzez Śródkę i Plac Wielkopolski dowoziła poznaniaków do pętli na Budziszynskiej. Od tej pory do pętli na os. Lecha docierały tramwaje linii 5, 17 i 23 (od 1 listopada 1982 roku tramwaje linii 23 pojawiały się na trasie również w soboty i święta).

Istniejąca do dnia dzisiejszego pętla tramwajowa na os. Lecha w planach przewidziana była jedynie jako tymczasowa końcówka dla tramwajów. Podczas budowy pętli u zbiegu ulic Jedności Słowiańskiej i Piaśnickiej powstał nowy wiadukt dający możliwość przedłużenia niezrealizowanej do dziś trasy tramwajowej do Franowa oraz trasy tramwajowej w kierunku Starołęki. Przygotowania do budowy tej drugiej rozpoczęto w 1981 roku. Nowopowstające osiedla ZWM (dzisiejsze Stare Żegrze) oraz ZMP (dzisiejsze Orła Białego) nadawały pracom odpowiedniego tempa i już 18 października 1983 roku otwarto pierwszy odcinek nowej trasy ratajskiej z R. Starołęckiego do osiedla ZWM. Na odcinek ten skierowano dwukierunkowy wagon 4N - 737, który był przystosowany do jazdy wahadłowej (posiadał dwa stanowiska motorniczego, lecz drzwi tylko z jednej strony). W krótkim czasie po uruchomieniu linii „W” do pojedynczego wagonu 737 został podłączony wagon doczepny oraz drugi wagon silnikowy. W ten sposób uzyskano dwukierunkowy pociąg zestawiony z trzech wagonów N+ND+N, który musiał poradzić sobie ze wzrastającą frekwencją pasażerów.

30 sierpnia 1985 roku nastąpiło uroczyste otwarcie trasy tramwajowej biegnącej wzdłuż ul. Jedności Słowiańskiej (dzisiejsze ul. Chartowa i Żegrze) od os. Lecha do R. Starołęckiego. Na nowy odcinek skierowano linię tramwajową nr 23, której trasę przedłużono do Starołęki. W nocy przez Górny Taras Rataj kursowały tramwaje linii nr 4, której trasa wiodła z Serbskiej przez Kaponierę, Głogowską, Hetmańską, GTR i Śródkę do Zawad. Z uwagi na brak części do wyposażenia nowej podstacji elektrycznej, która miała zasiląć ten odcinek sieci, przez prawie dwa lata na GTR-ze funkcjonować mogła tylko jedna linia tramwajowa. Przez ten okres sieć na GTR-ze była podłączona do istniejących już podstacji elektrycznych, przez co nie można było pozwolić na zbyt wielkie obciążenie zasilania. Z tej przyczyny jedynym taborem, jaki mógł być kierowany na nowoczesną ratajską trasę,



*Uroczyste otwarcie odcinka: Os. Lecha – Starołęka.
fot. ze zbiorów Izby Tradycji MPK, 30.08.1985*

były wagony generacji N. Z uwagi na zwiększającą się frekwencję pasażerów na przełomie lat 1986 i 1987 na linii 23 można było podziwiać także potrójne składy typu N.

Dopiero 5 stycznia 1987 roku linię 23 wspomogła linia nr 20, której trasa biegła z Ogrodów przez Hetmańską, GTR i Śródkę do pętli na Miłostowie. Początkowo „dwudziestkę” obsługiwały również tramwaje typu N, jednak już w tym samym roku eNki zastąpiły tramwaje generacji 102Na. Podobnie na linii 23 już w połowie 1987 roku zaczęły się pojawiać wagony typu 102Na, które w 1989 roku zastąpiono nowo kupowanymi wagonami generacji 105Na.

Od dnia 6 lutego 1989 roku na GTR skierowano również okólną linię nr 0. Od tej daty ratajską trasę obsługiwały już trzy linie tramwajowe. Kolejne zmiany w układzie linii biegnących przez Górny Taras Rataj nastąpiły z dniem 1 stycznia 1992 roku, kiedy linię tramwajową nr 23 zastąpiła linia nr 17, biegnąca po nowej trasie ze Starołęki przez GTR, Rataje, Strzelecką i Most Teatralny do pętli Piątkowskiej.

W dniu 1 stycznia 1993 roku nastąpiła rewolucja w poznańskiej komunikacji miejskiej. Wprowadzona została taryfa czasowa, a ilość linii tramwajowych ograniczono do 13. Od tego dnia wszystkie tramwaje kursowały z jednakową częstotliwością, a bilety czasowe dały możliwość przesiadek bez konieczności kasowania kolejnego biletu. Na Górnym Tarasie Rataj funkcjonowały dwie linie tramwajowe: nr 1 (Junikowo - Ogrody) oraz nr 5 (Stomil - Górczyn). W dniu 1 września 1999 roku 1 i 5 na GTR-ze wspomogła linia nr 11, której trasa biegła z Piątkowskiej na Zawady.

W dniu dzisiejszym ratajską trasę wzdłuż Chartowa i Żegrza obsługują (nie licząc tymczasowych objazdów) trzy linie tramwajowe: nr 1 (Junikowo - Zawady), linia nr 3 (Wilczak - Starołęka) na przemian z linią nr 4 (Połabska - Starołęka) oraz linia nr 5 (Stomil - Górczyn).

30 sierpnia 2005 roku minęło dokładnie 20 lat od chwili, gdy pierwsza bimba linii nr 23 przewiozła poznaniaków po nowej trasie przez GTR. Z tej okazji w dniu 17 września 2005 roku w godz. od 9.00 do 15.00 pragniemy zaprosić do przejazdów historyczną linią nr 23 na trasie Starołęka - Lampego. Linię będą obsługiwały trzy zabytkowe pociągi tramwajowe, w których motorniczymi oraz



*Pociąg linii 23 jedzie w kierunku Staroleki.
Fot.: Eelco van Weerdenburg, maj 1986r*

konduktorami będą członkowie stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Opłatą za przejazd będzie przyłączenie się do organizowanej przez KMPS kwesty na remont dwóch kolejnych zabytkowych wagonów tramwajowych. Bimby linii nr 23 będą kursowały wg poniższego rozkładu jazdy:

LINIA TRAMWAJOWA NR 23					
STAROLEKA			LAMPEGO/GWARNA		
1	2	3	1	2	3
	9.02	9.32		9.34	10.04
10.02	10.32	11.02	10.34	11.04	11.34
11.32	12.02	12.32	12.04	12.34	13.04
13.02	13.32	14.02	13.34	14.04	14.34

Drobnica autobusowa

Marcin Jurczak, Maciej Rudzki

→ Cały czas trwa remont ul. Marcelesińskiej (na odcinku od ul. Bułgarskiej do ul. Grochowskiej). Nadal więc objazdowymi trasami kursują autobusy linii 63, 91, A, 240 i 242. Zakończyły się natomiast prace na ul. Grochowskiej, co spowodowało, z końcem lipca, powrót na normalne trasy autobusów linii 69 i 82.



Remonty utrudniają życie przede wszystkim kierowcom „przegubowców”. Fot.: Marcin Jurczak, 24.04.2005

→ Od 25 lipca utrudniono nieco życie kierowcom i pasażerom korzystającym z linii 60 i 235. W związku z kolejnym etapem budowy kolektora sanitarnego na ul. Nowowiejskiego linie te kursują objazdem. 60-tka w stronę Strzeszyna jeździ ulicami Noskowskiego

(z tymczasowym przystankiem koło kortów tenisowych), Libelta i Al. Niepodległości, a dalej po trasie. Natomiast w drodze z Garbar 60 omija remontowany odcinek Nowowiejskiego Aleją Niepodległości i ul. Chopina. Nocka 235 z Roosevelta zjeżdża w Libelta, Al. Niepodległości i dalej po trasie. Objazd w drugą stronę wyznaczony jest tymi samymi ulicami.

- Do sierpniowych utrudnień w ruchu dorzucimy także utrudnienia związane z budową kanalizacji na skrzyżowaniu Garbar, Szelągowskiej i Armii Poznań. Tu większego problemu z objazdami nie było, autobusy linii 51, 67, 74, 83 i 90 skręcały z Szelągowskiej w Armii Poznań, a następnie drogą wzdłuż pętli autobusowej dojeżdżały do Garbar.
- Od września zmieniły się nieco grafiki niektórych linii autobusowych. Do pełnego wykazu zmian jeszcze nie dotarliśmy, wśród zauważonych są m.in. przegubowe MAN-y na linii 64, przejście linii 76 przez wydział A1, a także wrzucenie do jednego planu wozów N4020, N4021td i SU18 (najbardziej pojemne wozy z A1) – zdarzyć się one mogą w dowolnej ilości na dowolnej z przeznaczonych im linii (51, 70, 74, 76, 90).



*Jelcz PR110 na tle elewatora w Czerwonaku.
Fot.: Marcin Jurczak, 10.09.2005*

- W dniu 10 września odbyło się „Pożegnanie Jelczy PR110 w gminie Swarzędz”. Była to także okazja do przejażdżki najstarszym Jelczem PR110 w powiecie poznańskim. Program imprezy obejmował m.in. prezentację zakupionego przez firmę Transkom autobusu Solbus, oraz zwiedzanie baz przewoźników z gmin Czerwonak i Swarzędz. Szerszą relację z przejazdu PR-kami zaprezentujemy czytelnikom Przystanku w następnym numerze. (MJ)
- Pod koniec sierpnia z Laskowic wróciła doczepka PO1, która odbyła tam naprawę główną. Nietypowy pojazd otrzymał numer taborowy #1813. Na razie porusza się na tzw. kołach technologicznych, które do czasu wyjazdu mają zostać wymienione na właściwe. Jeśli wszystko potoczy się zgodnie z założeniami, być może jeszcze we wrześniu będziemy świadkami debiutu zestawu Jelcz 043 #1679 + PO1 #1813.
- Jedyny poznański gniot zmienił zameldowanie. Wyremontowany M121M #1001 (info w poprzednim numerze) został przeniesiony ze stanu zajezdni A-3 Kacza na zajezdnię A-1 Warszawska. W trakcie przenosin zmieniono także numer taborowy z #1001 na #1497. Na Warszawskiej gniot pełni rolę autobusu podmiejskiego, pojawiając się na linii 111. (MR)

Reklama na szynach

Mikołaj Wydra



Wagon 105Na #332 – z ostatniego składu z podświetlanymi tablicami na dachu. Fot.: Mikołaj Wydra

Reklamy na burtach poznańskich wagonów od samego początku swego istnienia budziły, przede wszystkim wśród pasażerów, „mieszane uczucia”. Większości osób korzystających z usług MPK reklamy nie przypadły do gustu. Jednakże nie można zaprzeczyć temu, iż sposób reklamowania się większych lub mniejszych firm na wagonach jest skuteczny. Tramwaj, niczym wielki billboard, pozwala zaprezentować bardzo dużo treści. Można być też pewnym, iż w połączeniu z estetyczną i czytelną oprawą graficzną przyciągnie uwagę czekającego na przystanku pasażera bądź kierowcy, który ustępując pierwszeństwa pojazdowi szynowemu z ciekawości wodził będzie wzrokiem za burtą wagonu, przesłaniającego mu widok.

Formy reklamy, które MPK udostępniało w przeciagu ostatnich kilkudziesięciu lat na swoim taborze, były bardzo różne. Większość typów tramwajów dostąpiło zaszczytu „zmiany makijażu”. Reklamy całopojazdowe występowały na wozach generacji 102N, 105N oraz wagonach z Holandii i Niemiec. Najbardziej różnorodnymi pojazdami pod względem możliwości wykorzystania powierzchni w celach komercyjnych były „stodwójki” i „stopiątki”. I tak: na tramwajach generacji 102N malowano burty wagonów, ale można było także, nie zmieniając barw, przyczepić tablicę reklamową w wybranych miejscach na burcie bądź na dachu. Podobnie upiększono „stopiątki”. Jednakże, w odróżnieniu od przegubowców, nie przyczepiano blach reklamowych do burt wozu. Jeżeli chodzi o reklamy dachowe, sprawa wyglądała także nieco inaczej. Oczywiście można było w miejscu specjalnych otworów wstawić reklamową dyktę, ale część tramwajów posiadała również stałe miejsce na reklamę (między trzecimi a czwartymi drzwiami). Była to podświetlana, masywna, a zarazem obszerna tablica, na której umieszczano reklamowe hasła. Ta forma prezentacji bezapelacyjnie królowała po zapadnięciu zmroku. Niestety, ostatnią taką tablicę zlikwidowano wraz z remontem składu #332+333.

Dodatkowe powierzchnie reklamowe powyżej linii okien zapewniały także „amsterdamy”. Treść uzupełniającą do malowania na burcie można było podziwiać nad pierwszym i drugim członem wagonu, po obu jego stronach. Tyczyło się to tylko wagonów typu 1G/2G, które po Poznaniu

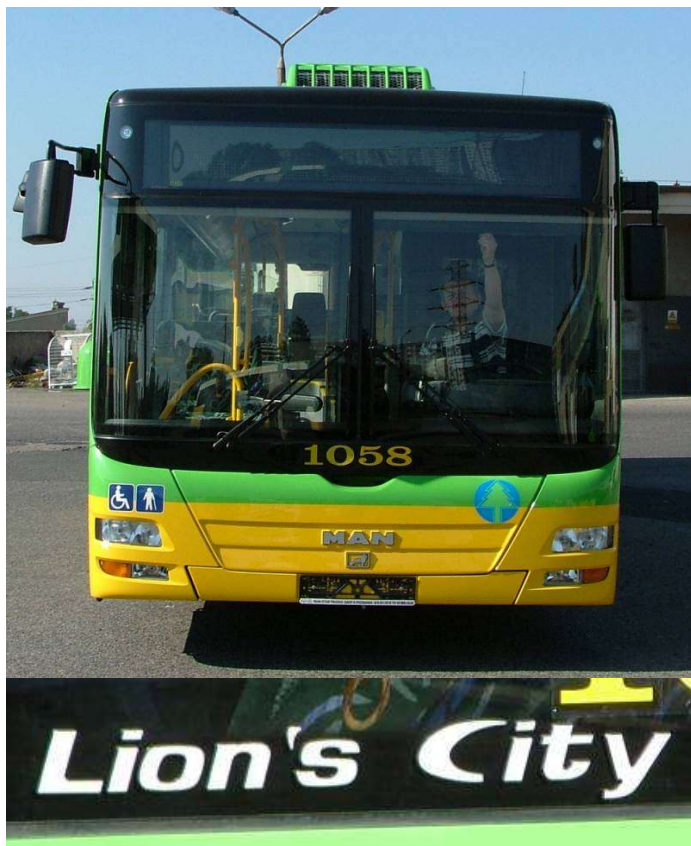
już nie kursują. „Helmuty” ozdabiano tylko w formie zmiany barw pudła wagonu, ale... W XXI wieku MPK Poznań wprowadziło opcję reklamy na taborze w postaci naklejania reklam tylko na pewnej części wagonu, z możliwością zasłonięcia z zewnątrz okien, dzięki specjalnej siatce. W taki sposób upiększone zostały wagony typu 105N, RT6N1 i wspomniane wyżej niemieckie przegubowce.

Tyle na temat sposobów komercjalizacji taboru tramwajowego. Teraz pora na kilka moich, bardzo subiektywnych zdań. Od wczesnego dzieciństwa bardzo lubiłem tramwajowe reklamy. Czatuując w oknie mieszkania, z którego rozpościerał się widok na ulicę Serbską i obecną pętlę Połabska, z dziecięcą ciekawością chłonałem każdą, nawet najmniejszą zmianę koloru na przejeżdżających wagonach. Bardzo często, kiedy z daną reklamą zapoznałem się bardzo dokładnie, tj. znałem na pamięć większość napisów zachęcających do kupna produktu, prowadziłem rodziców do sklepu.. Nieważne, że nie lubiłem mleka, a reklamowane były jogurty... Ważne było to, iż te owocowe przetwory mleczne jeździły na „stopytce z Fortecznej” (mowa tutaj o reklamie TWISTI, którą do dzisiaj mam w pamięci). W podobny sposób pierwszy raz w życiu skosztowałem kremu czekoladowego – zachęciła mnie do tego wiewiórka, która skakała o tycze na „holendrze”(reklama Nuss-Fit). Mogę śmiało powiedzieć, że tramwajowe malowania, oczywiście nie te zakładowe, są w pewnym stopniu bardzo miłym wspomnieniem po wagonach, które skasowano lub zmodernizowano. Jako młody chłopak tylko dzięki nim identyfikowałem poszczególne wozy... Ach, co to były za czasy, kiedy nie wiedziałem co to numer taborowy czy brygada... Liczyła się reklama – i liczy się do dnia dzisiejszego. Jako prawie pełnoletni miłośnik z lekkim niesmakiem patrzę na monotonną żółć i zieleń... Czy to dziwne podejście? Ja przecież jestem dziwny, Kocham komunikację miejską :-P



Czasem jest tak że wagon idzie „na złom”, a reklama zostaje... Na zdjęciach „stary” SKF #881 i „nowy” #610. Fot.: MJ/MW





Nowe pojazdy sprawiają wrażenie dobrze dopracowanych i nieco udoskonalonych w porównaniu do już posiadanych przez MPK. Nie możemy się doczekać kiedy pojawią się na liniach. Kto wie, może po następnych przetargach na naszych liniach zobaczymy przegubowe Lion's City G?



fot.: 4 * MJ

MPK Poznań: posiadane autobusy MAN: (łącznie 82 szt., w tym 27 przegubowych)

model	ilość	długość [m]	generacja	numeracja
NM 223	1	10	III	#1056
NL 202	40	12	II	#1002-1041
NL 223	14	12	III	#1042-1055
Lion's City (NL263)	10	12	IV	#1057-1066
NG 272	10	18	II	#1090-1099
NG 312	9	18	II	#1081-1089
NG 313	8	18	III	#1073-1080

Tak to już jest, że nowe autobusy na poznańskich ulicach zauważają zazwyczaj miłośnicy komunikacji i tak zwani „ludzie z branży”, niekoniecznie zaś pasażerowie. Wszak autobus to autobus – dla pasażera nie są istotne typy i wersje pojazdów, lecz bezawaryjność i punktualność komunikacji miejskiej. „Dla pasażera to nadal niskopodłogowy autobus miejski” – pomyślałem, gdy zobaczyłem nowe MAN-y naszego MPK.

Od kilku lat poznański przewoźnik nabywał m.in. autobusy MAN III generacji. Były to zarówno wozy jednoczłonowe, jak i przegubowe – łącznie 23 sztuki. Rok 2005 to moment, gdy pojawiają się pierwsze autobusy MAN tzw. IV generacji, od poprzedniej różniące się nieco inną stylizacją nadwozia i ukrytymi wewnątrz nowinkami technicznymi (m.in. nową architekturą układu elektrycznego).

Nowe autobusy to dziesięć MAN-ów Lion's City. W odróżnieniu od poprzednich generacji oznaczanych zbiorem liter i cyfr, nowe modele mają „pełnowartościową” nazwę (wg poprzedniego systemu oznaczeń nowe wozy to wersja NL263). Są to pojazdy o długości 12 metrów, posiadające trzy pary dwuskrzydłowych drzwi i 100% niskiej podłogi. Mają silniki o mocy 260 KM (zgodność z normą czystości spalin Euro 3) i różne skrzynie biegów (pięć pierwszych – Voith, kolejne – ZF). Stacjonują, podobnie jak ich starsi bracia, w zajezdni przy ul. Kaczej. Autobusy dostały numery z przedziału #1057-1066.

Z OSTATNIEJ CHWILI:

Otrzymaliśmy informację, że pierwsze Liony pojawiły się w ruchu liniowym w dniu 11 września.

Debiuty c.d.

Bartosz Kopeć

Wreszcie nadszedł ten dzień – pierwszy raz na linii, bez instruktora, za to z patronem u boku. Do wagonu beztrząsowo wkracza niczego nieświadomy pasażer, za nim wsiadają kolejni, dzwonek, drzwi i ruszamy. Szybkie spojrzenie w wewnętrzne lustro na przedział pasażerski i ta niepewność – czy ten pierwszy raz będzie udany. Pierwsze kółko mija bardzo szybko – z każdym przystankiem jest coraz lepiej. Na koniec dnia, po odstawieniu wozu i zdaniu papierów, pojawia się uczucie radości – pierwszy dzień już za mną i wszystko było super. A przede mną jeszcze 92 godziny z nowym opiekunem.

Kolejny dzień – na początku mała trema, która dość szybko mija. Hamowanie, drzwi, dzwonek, drzwi, jazda – powoli czynności te wykonuje się automatycznie. Służby mijają jedna za drugą, człowiek wpada w codzienny rytm pracy, ale czy dla nas to naprawdę tylko praca?

Drobnica tramwajowa

Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak



Można szybciej! Z dniem 12 sierpnia zmieniono dwa ograniczenia prędkości na poznańskich torowiskach. Na ul. Królowej Jadwigi na odcinku pomiędzy przystankami AWF i Półwiejska (a zatem od ul. Strzeleckiej do ul. Górna Wilda) zamiast 30 km/h obowiązuje teraz 40 km/h. Na odcinku ul. Grunwaldzkiej od wjazdu na pętlę Budziszynska do ul. Cmentarnej zmieniono 10 km/h na 20 km/h.



Zarówno tramwajów, jak i autobusów dotyczą zmiany nazw przystanków związane ze zmianą nazwy ul. Serbskiej na Aleję Solidarności (odcinek od ul. Dojazd do ul. Murawa). Ponadto zmianie uległa nazwa Ronda Serbska. Teraz nosi ono nazwę Ronda Solidarności. Zmiany w rozkładach wprowadzono od września br., na podstawie wcześniejszej Uchwały Rady Miasta Poznania o zmianie nazwy ulicy. Nowe przystanki to „Rondo Solidarności” (ROSO) zamiast „Rondo Serbska” (trasa na Połabską) i „Aleja Solidarności” (ALSO) zamiast „Serbska” (PST).



Od września przywrócono zimowy rozkład jazdy. Oznacza to, że tramwaje kursują w godzinach szczytu co 10 minut (z wyjątkiem linii 3, 4, 11, 18). Przywrócenie ruchu tramwajowego na Rondzie Śródka oznacza, że na Miłostowo kursują 6 i 8, a na Zawady – 1 i 7. Na osiedlu Lecha bieg kończy linia 11. Ósemka i siedemnastka, w związku z remontem pomiędzy R. Śródka a Placem Wielkopolskim, jeżdżą od strony centrum przez ul. Strzelecką, ta ostatnia – przez GTR do Starołęki. Na końcówce Plac Wielkopolski zawracają pociągi linii 3 i 4, a także 16. Likwidacji uległy linie wahadłowe: W1 i W2.



Najnowszy nabytek „torowców” - wóz bojowy #2603. Fot.: Maciej Rudzki, 04.09.2005



W związku z bezrobociem (czytaj powyżej) wagony GT8ZR (zwane też typem O) odtransportowano na Budziszynską. Jeden (#906) pozostał na Madalińskiego. Z naszych obserwacji wynika, że nic się przy nich nie dzieje.



Ekipa torowców wzbogaciła się o nowy wóz bojowy. Dwuoki, ex-liniowy helmut #603 przeobraził się w #2603. Pojazd przypomina znane nam już od jakiegoś czasu holowniki z Gajowej (#2616) i Madaliny (#2617). Cechy charakterystyczne: biało-czerwone pasy na narożach, koguty

na dachu i niedający możliwości pomylenia tych wozów z liniowymi kolor lakieru.



Śledztwo w sprawie zwrotnicy przy Półwiejskiej (patrz Przystanek #64) nadal trwa. Mamy kolejne doniesienia w tej sprawie. Sygnalizacja blokady zwrotnicy nie zgaśnie, jeżeli przejadą przez nią dwa tramwaje jadące w relacji na wprost. I nie zależy to od tego, czy tramwaje przejadą poprawnie (drugi poczeka, aż po pierwszym zgaśnie blokada) czy niepoprawnie (drugi wjedzie w strefę aktywną zwrotnicy zanim zjedzie pierwszy). Przykładowo, jeśli 9 pojedzie w lewo, potem 12 na wprost, a potem 2 w lewo, wszystko jest ok. Ale kiedy 6 pojedzie na wprost, a po niej 11 też na wprost, to zwrotnica nie zgasi blokady. Czyli wygląda na to, że musi przekładać na zmianę... Nie wiemy, co stanie się, gdy przejadą pod rząd dwa tramwaje jadące w lewo (2 i potem 9 albo odwrotnie), bo takiej sytuacji nasi obserwatorzy jeszcze nie zanotowali



W dniu 12 września widziano na jeżdżących próbnym skład #312+313 (patrz foto). Dzień później pojawił się on na linii 12. Posiada m.in. elektroniczne tarcze dachowe i klimatyzację kabiny motorniczego. Rozbebeszone i wywiezione zostały natomiast wagony #310 i #311.



Przejazd techniczny składu #312+313. BMW w kadrze nie było planowane. Fot.: Marcin Jurczak, 12.09.2005

Z archiwum T

Anna Erdmann

6.07.2005 W deszczową letnią noc jadącemu Głogowską polonezowi #2005 z Sekcji Kontroli Biletów zajęła drogę tajemnicza żółta furgonetka z białą trąbką na niebieskim tle. Rzecz działa się przy Dworcu Zachodnim, gdzie na pulsującym świetle przejścia dla pieszych stał (zamiast odjechać) citroen berlingo. Kierowca jego popisał się fenomenalnym refleksem, gdy w swym lusterku ujrzał jadącego bokiem poloneza. Niestety, ucieczka z toru lotu #2005 nie była do końca skuteczna. Citroen otrzymał solidnego raza w tył, co spowodowało wbiecie się w przydrożny parkomat, zaś polonez po utracie przedniego prawego naroża odstawił efektowne bolero i zastygł w bezruchu. Żółta furgonetka rozmyła się w czerni horyzontu. Na szczęście nic się nikomu nie stało, a przeszczepów polonezowi użyczyła niedawno spalona „karetką” Inżynierii.

1.08. 59/4 #1022 Pracownik Zakładu Konserwacji Zieleni podczas koszenia trawy na ulicy Bukowskiej nie do końca zapanował nad sytuacją i dokonał wybicia szyby w pierwszych drzwiach krótkiego MANa.

7.08. Jeden z motorniczych odnotował brak włazów w otworach technologicznych na estakadzie Pestki. Mogło to stanowić zagrożenie dla pieszych, których zresztą nie powinno tam być, a zwykle są.

9.08. Na gorącym uczynku przyłapano złodziei szyn. O godzinie 19:53 na Estkowskiego zauważono 2,5 m szyn załadowanych na wózek dwukołowy. Sprawą zajęła się policja.

11.08. 66/2 #1307 Nieznany sprawca pobił na Zieleńcu kierowcę neoplana 1307. Po uderzeniu w twarz i wyciągnięciu kierowcy z autobusu sprawca zbiegł.

18.08. 1/6 #84 Wskutek zderzenia z ciągnikiem siodłowym marki Scania na ulicy Hetmańskiej doszło do wykolejenia pierwszej osi pierwszego wagonu.

20.08. Awaria instalacji wodociągowej AQUANET na skrzyżowaniu Bułgarskiej i Grunwaldzkiej spowodowała konieczność podjęcia prac interwencyjnych i wykopania torowiska na długości 0,5 metra. Kursowała komunikacja zastępcza Rondo Przybyszewskiego – Junikowo.

22.08. 80/1 Wyjątkowo agresywny pasażer zaatakował i pogryzł dwóch kontrolerów – 091 w rękę, a 095 w brzuch. Kontrolerzy udali się na zwolnienie lekarskie.

30.08. A/5 #1010 I znów pracownicy Zakładu Konserwacji Zieleni! Tym razem na skrzyżowaniu Bukowska / Przybyszewskiego wybita została szyba przedniego wyświetlacza.

1.09. 7/7 #655 Nasz klubowy kolega Warzywko przeszedł swój chrzest bojowy na skrzyżowaniu ulic Przybyszewskiego i Bukowskiej, gdzie wytłumaczył nierozsądnemu kierowcy, że tramwaj w miejscu nie stanie, wbijając się w jego lewy bok.

Remont Śródki

Lukasz Bandosz

W związku z zakończeniem remontu kolejnego fragmentu poznańskiej sieci tramwajowej oraz znajdującej się w pobliżu infrastruktury komunikacyjnej, pozwolę sobie na kilka słów komentarza. Mowa będzie o odbywającym się od początku lata remoncie Ronda Śródka. Agresywne koparki i bezwzględne buldożery wspomagane wywrotkami pojawiły się w okolicach tego niewralgicznego skrzyżowania już 11 czerwca. Oznaczało to początek problemów dla klientów korzystających z usług MPK Poznań Sp. z o.o., gdyż wiązało się z zamknięciem komunikacji tramwajowej na odcinku Plac Wielkopolski – Rondo Śródka. Jednak był to tylko przedsmak prawdziwych atrakcji. Od dnia 1 lipca maszyny budowlane oraz obsługujący je robotnicy rozmnożyli się i zajęli całe rondo. Najpierw zrobiło się pomarańczowo, a później krajobraz przeobraził się w księżycowy. Powstały tymczasowe przejazdy przez torowisko, zmieniono organizację ruchu, pojawiła się komunikacja zastępcza i wszyscy zaczęli narzekać.

Narzekali przede wszystkim kierowcy, na korki i pieszych. Narzekali pasażerowie MPK, na komunikację zastępczą, kierowców i długie spacery przez wertepy rozgrzebanego ronda. Narzekali kierowcy autobusów, na tymczasowe przejazdy, na których gubili elementy podwozia. Narzekali motorniczowie tramwajów, na pasażerów i nudne służby na wahadłach. Narzekali sami robotnicy, najpierw na upał, później na deszcz i znowu na upał. I pomyśleć, że gdy budowano coś za poprzedniego systemu, wszyscy się cieszyli i radowali... Tym razem zadowoleni byli chyba jedynie przedstawiciele lokalnych mediów, którym MPK i ZDM dostarczyły gorącego tematu w samym środku sezonu ogórkowego. Kiedy tak wszyscy sobie narzekali, remont posuwał się do przodu i w drugiej połowie sierpnia ukazało się nam śliczniutkie rondo. Pod koniec drugiego miesiąca wakacji trwały prace wykończeniowe oraz stopniowo zaczęto przywracać normalny ruch kołowy.

Wraz z rozpoczęciem roku szkolnego wznowiono ruch tramwajowy. Rondo Śródka po remoncie prezentuje się wręcz olśniewająco. Niestety, sekcja dochodzeniowo-rozpoznawcza KMPS doszukała się pewnych niedoskonałości na świeżym i pachnącym jeszcze nowością skrzyżowaniu. Mimo remontu nie skończą się niestety przeklinania motorniczych na fatalnie rozmieszczone izolatory sekcyjne, które nadal będą utrudniały ruszanie z przystanków. Bardzo ubolewamy, iż nie przesunięto ich w neutralne miejsce gdzie się hamuje, a nie rusza, uważając jednocześnie na pieszych i samochody.

Wciąż trwa kompleksowy remont torowiska na odcinku Katedra – Plac Wielkopolski. Z niecierpliwością czekamy na jego zakończenie, przewidywane na połowę października. Wtedy to uśmiechnięci motorniczowie będą mogli przewozić rozradowanych pasażerów jadących do pracy, szkoły, czy na uczelnię zielonymi tramwajami mknącymi nowiusieńkim torowiskiem.



*Demontaż starej trakcji. W akcji wozy #2217 i #2190.
Fot.: Marcin Jurczak, 01.07.2005*

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Lukasz Bandosz, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Maciej Rudzki, Mikołaj Wydra
KONSULTACJA MERYTORYCZNA: Tomasz Gieżyński
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann

SKŁAD: Marcin Jurczak
PROJEKT GRAFICZNY: Adam Konieczka
KOREKTA: Kamila Panasiuk

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.