

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 11 (68)  
15 grudnia 2005 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

## Złota Wajcha dla KMPS!!!

Jan Gosiewski

Jak zapewne wszystkim miłośnikom KM wiadomo, dzień 25 listopada to wspomnienie Św. Katarzyny, patronki motorniczych i kolejarzy, nazywany również w pewnych kręgach „Dniem Tramwajarza”. W poznańskim MPK w ciągu ostatnich kilku lat ukształtowała się nowa świecka tradycja – z okazji „Katarzynki” przyznawane są wyróżnienia pod wiele mówiącą nazwą: „Za zasługi dla MPK w Poznaniu” (w skrócie – „Złota Wajcha”). Kapituła honorowego wyróżnienia po niełatwej zapewne naradzie spośród 83 nominowanych wybrała 20 osób i organizacji, które w Roku Pańskim 2005 dostały zaszczytu odznaczenia „Złotą Wajchą”.

Obchodzony w 2005 roku jubileusz 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu został uwzględniony również w decyzji Kapituły – wśród wyróżnionych znalazło się bowiem Stowarzyszenie KMPS, a także, znani zapewne wielu czytelnikom, niestrudzeni badacze historii komunikacji miejskiej naszego miasta, autorzy licznych opracowań i monografii – Jan Wojcieszak oraz Piotr Dutkiewicz. Trzeba przyznać, że jest to niewątpliwie dowód na to, że opinia publiczna przychylnie odnosi się do licznych inicjatyw podejmowanych przez Klub jako organizację a także



**Prezes KMPS odbiera „złotą wajchę” z rąk Prezesa MPK Poznań Sp. z o.o. (w tle uśmiechnięty Wiceprezydent Miasta - p. Mirosław Kruszyński) Fot.: Marian Strenk**

indywidualnie przez miłośników, takich jak organizowanie linii turystycznych, prowadzenie kwesty na rzecz ratowania zabytkowego taboru, publikowanie książek poświęconych historii komunikacji miejskiej, i wiele, wiele innych, których nie sposób tu wymienić. Ponadto cieszy również i fakt, że działania te w ocenie Kapituły „przyczyniają się do tworzenia pozytywnego wizerunku MPK”.

Uroczystość wręczenia „Złotych Wajch” odbyła się w piątek 25 listopada w Teatrze Muzycznym. W imieniu Klubu KMPS statuetkę – złoty zwrotnik – odebrał prezes, kol. Krzysztof Dostatni.

*Fotografie publikujemy dzięki uprzejmości red. „Z Życia MPK” – p. Mariana Strenka*



**Prezes KMPS z dumą prezentujący otrzymaną statuetkę (obok niego z lewej – Kapelmistrz wyróżnionej Orkiestry Miasta Poznania przy MPK Poznań Sp. z o.o., z prawej – kol. Piotr Dutkiewicz) Fot.: Marian Strenk**

*Czytelnikom i sympatykom Przystanku, miłośnikom komunikacji miejskiej i pasażerom - z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia życzymy świętego, boskiego spokoju i narodzenia na nowo. Na Nowy Rok życzymy planowych odjazdów, bez wstrzymań i wykolejeń. I niech rok 2006 będzie lepszy od poprzednich.*

Redakcja



# Tramwaj, ciastka... Katarzynki!

Mikołaj Wydra



„Wycieczka” na terenie zajezdni przy ul. Madalińskiego.

Fot.: Marcin Jurczak

Katarzynki... większości społeczeństwa słowo to kojarzy się z ciastkami oblanymi czekoladą. Miłośnikowi komunikacji miejskiej słowo to przychodzi na myśl obchody święta kolejarzy i tramwajarzy – ludzi, którzy ciężko harują, zmagając się z pułapkami zastawianymi na szynach, aby „zwykli” ludzie mogli dojechać do swojej pracy i zarobić pieniądze na owe kojarzone w ich głowach słodkości. Jak co roku Klub Miłośników Pojazdów Szynowych zorganizował otwartą imprezę z okazji dnia św. Katarzyny. 27 listopada uruchomione zostały 4 dodatkowe linie komunikacyjne – trzy tramwajowe (22, 23, 24) i jedna autobusowa (100).

Oto rozdysponowanie wozów na poszczególnych liniach i ich trasy:

**Linia 22:** Wagon 102N #2601, Towarowa – Most Dworcowy – Głogowska – ZAJ. GŁOGOWSKA – Hetmańska – 28 Czerwca 1956 r. – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – Plac Wielkopolski – 23 Lutego – Fredry – Roosevelta – Towarowa

**Linia 23:** Wagon 102Na #71, Towarowa – Królowej Jadwigi – Zamenhofa – Starolecka – ZAJ. FORTECZNA – Starolecka – Żegrze – Chartowo – Kórnicka – Królowej Jadwigi – Strzelecka – Podgórna – Plac Wolności – Fredry – Roosevelta – Towarowa.

**Linia 24:** Wagony N+ND #2602+2456, Towarowa – Św. Marcin – Zwierzyniecka – ZAJ. GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – 28 Czerwca 1956 r. – ZAJ. MADALIŃSKIEGO – Hetmańska – 28 Czerwca 1956 r. – Wierzbicice – Towarowa.

**Linia 100:** Autobus Jelcz RTO+P01 #1679+1813, Plac Mickiewicza – R. Kaponiera – Roosevelta – Libelta –

Al. Niepodległości – Solna – Estkowskiego – Wyszyńskiego – ZAJ. WARSZAWSKA – Jana Pawła II – Kórnicka – Dowbora Muśnickiego – Podgórna – Plac Wolności – Kościuszki – Taylora – Składowa – Plac Mickiewicza (premiera przyczepy do popularnego „Ogórka” – kursy bez pasażerów).

Zarówno miłośnicy tramwajów, jak i autobusów mogli znaleźć w zimne, niedzielne popołudnie coś dla siebie. Chętni mogli zobaczyć tabor stacjonujący na każdej z zajezdni, odwiedzanych wraz z umundurowanymi członkami KMPS-u, zapoznać się z funkcjonowaniem myjni tramwajowej (zajezdnia przy ul. Głogowskiej) i autobusowej (zajezdnia przy ul. Warszawskiej), a także zasiąść za sterami szkoleniowej „stopiątki” i (uwaga!) przejechać się wraz z instruktorem wokół terenu zajezdni przy ul. Fortecznej. W roli „katowanego” tramwaju wystąpił oczywiście forteczański skład #272+273.

Trzeba przyznać, iż, jak co roku, impreza organizowana z okazji dnia św. Katarzyny spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem Poznaniaków. Swoim zadowoleniem i uznaniem rekompensowali oni trud włożony w obsługę imprezy wszystkim członkom klubu. Ci zaś zasypywali swoich „podopiecznych” nowinkami ze świata komunikacji miejskiej, opowiadali o zabytkach, na które zbierane były pieniądze podczas kwesty „Ratujcie stare bimby!”. Krótka, słowna charakterystyka wagonów typu Heildelberg i S2D, poparta zdjęciami umieszczonymi w informacyjnej ulotce, którą pasażerowie otrzymywali w poszczególnych wozach, dawała znaczny wzrost zapału w oczach, co z kolei owocowało mnożącą się ilością waluty, którą wrzucano do puszek.

Sądzę, że tegoroczna „Katarzynka” na długo zostanie w pamięci Poznaniaków, którzy z niecierpliwością czekać będą na przyszłoroczną „edycję” imprezy. Impreza staje się swoistą tradycją, którą to będziemy kultywować – czego całemu Klubowi i sobie życzę.



Wnętrze zabytkowego „eNa” podczas okolicznościowego przejazdu. Ulotki informujące o akcji „Ratujmy stare bimby” rozdaje nasz redakcyjny kolega, Mikołaj Wydra.

Fot.: Marcin Jurczak

---

## Bimby Św. Marcina

Marcin Jurczak

11 listopada tradycyjnie upłynął w Poznaniu pod znakiem hucznego świętowania imienin Marcina. Nie od dziś bowiem wiadomo, iż ulica Św. Marcin jest jedną z najważniejszych arterii naszego miasta. Nic więc dziwnego, iż imprezy, choć corocznie organizowane według podobnego scenariusza, cieszą się niesłabnącą popularnością.

Naczelnym, skądinąd posiadacz tegoż właśnie celebrowanego hucznie imienia, nie mógł więc nie wspomnieć na łamach Przystanku, choćby w telegraficznym skrócie, o specjalnych kursach linii turystycznej „0” (i towarzyszącej jej linii „100”) które pojawiły się w centrum miasta w dniu 11 listopada. Tradycyjnie – w ramach akcji „Ratujmy stare bimby”.

W dniu 11 listopada na trasę wyjechały dwa pociągi tramwajowe – dowodzony przez ekipę młodych motorowych z Madaliny skład N+ND i forteczkański wagon 102N, nadzorowany przez czujne oko kolegi Zwierzaka. Oba wozy startowały jednocześnie z ulicy Gwarnej i podążały ustaloną

wcześniej trasą, przez Rondo Śródka, Rondo Rataje, Strzelecką, Fredry, Most Teatralny, Rynek Jeżycki i Rondo Kaponiera.

Kluczowym odcinkiem trasy był jednak fragment ulicy Św. Marcin. Przy Alei Niepodległości bowiem tłum Poznaniaków zajmował wszystkie miejsca siedzące i stojące, także w skrajni torowiska tramwajowego. Przy okazji chciałbym więc, w imieniu obsługi „zerówki”, podziękować pracownikom Nadzoru Ruchu za pomoc w „udrażnianiu” przejazdu dla zabytkowych bimby.

Kilka słów o frekwencji. Impreza jedenastolistopadowa reklamowana była w mediach znacznie wcześniej. Wspomniano także o zabytkowych pojazdach komunikacji miejskiej. Nic więc dziwnego, że frekwencja w pojazdach była spora, a przebijanie się przez pełen ludzi wagon z KMPS-ową puszką zajmowało sporo czasu. Pojazdy podążające w kolumnie poznańskimi torami wzbudzały zainteresowanie mieszkańców. O ile bowiem przestaje dziwić widok Kanciaka czy eNki „na mieście”, o tyle pojawienie się tych dwóch zabytkowych pojazdów naraz stanowi niemałą sensację.

Imprezę należałoby dopisać do długiej listy tych, które się udały. Na wycieczkę po mieście zabraliśmy sporą grupę Poznaniaków, przy okazji przypominając im, że ulicą Gwarną można także jechać w stronę przeciwną niż „dwójką” czy „piątką”...



---

## Tramwajowa nocna zmiana

Łukasz Bandoz

Sprawa od początku wydawała się prosta. Chciałem pojechać w góry, aby oddać się mojej drugiej pasji (obok tramwajów), a mianowicie górskim wędrownikom. Niczym wyjątkowym nie jest, że brakowało mi środków finansowych na udział w wyprawie. Zresztą zawsze ich brakuje. Tym razem z pomocą przyszło MPK. Okazało się, że są do wzięcia trzy służby na N21. Trzy nocki z rzędu to około 20 godzin pracy, w dodatku za wyższą, nocną stawkę. Jednak trzeba przyznać, iż perspektywa obcowania z bananową młodzieżą – cierpiącymi na bezsenność imprezowiczami nie była już tak kusząca. W dodatku opowieści motorniczych na co dzień (lub raczej co noc) kursujących linią N21 zmusiły mnie do głębszego przeanalizowania propozycji. Zgodziłem się. Jako żądny przygód motorkowy stwierdziłem, iż będzie to ciekawe doświadczenie. No i było...

**Pierwsza noc.** Przychodzę na Gajową sporo przed czasem, głowę mam przepełnioną poradami od bardziej doświadczonych, ale i pełną obaw. Mam więcej czasu na tradycyjną procedurę pobrania wozu i przygotowania go do służby. Linię N21 obsługuje jeden wagon typu GT8 o numerze bocznym 669, w związku z czym tramwaj jest też lepiej przystosowany do nocnych warunków pracy. Niemiec wyposażony jest dodatkowo w kamery i radio. Na obecność

tych pierwszych zabawnie reagują pasażerowie zauważający ich obecność lub ekranik w mojej kabinie. Na samym monitorze również można oglądać ciekawe sceny dziejące się w wozie. Natomiast za pomocą radia motorniczy ma stały kontakt z Centrum Nadzoru Ruchu. Obsługa obu urządzeń okazuje się dziecinnie prosta, choć tego, co usłyszałem od rozmówcy z CNR przez radio i tak nie rozumiałem, zarówno pierwszego dnia służby, jak i dnia drugiego czy trzeciego. Bez opisu nie można pozostawić wystroju kabiny. Helmut jak helmut, fotel, pulpit, nastawnik, mesit (tachograf), wajcha ręcznego, trochę półeczek, mikrofon, pedały, tutaj jeszcze radio i ekranik. Poza tym na służbie towarzyszy motorniczemu biały, pluszowy miś z gitarą oraz kwiatek, no i trzeba przyznać, że jest sterylnie czysto, dosłownie jak w domu. Jest jeszcze jeden bajer, sylwetkę motorniczego można przedstawić w nieco groźniejszej formie. Efekt ten uzyskuje się włączając czerwona lampkę w górnym lewym rogu kabiny. Miejsce pracy, jak na helmuta, przedstawia się cudownie, choć realizacja planów stałych użytkowników spowoduje, że kabina będzie się prezentowała niesamowicie.

Po całym dniu wieczorem czułem się już trochę niewyspany. Na szczęście wagon wydawał się być w dobrej formie. Generalnie wszystko działało, co miało się świecić, świeciło się, piasek był, kasowniki, kamery i drzwi działały. Odpaliłem radio, odpowiedziało mi dziwnym „blump, blump, blump”, po czym zgłosiłem wyjazd do CNR. O czasie wyjechałem na trasę i podstawiłem się na przystanek na Rondzie Kaponiera. Czekał tu już na mnie całkiem spory tłumek

pasażerów, jakiś taki kolorowy ten tłumek był, od razu przypomniałem sobie o jakimś meczu, który się skończył przed kilkunastoma minutami. Donośne śpiewy, flagi, szaliki, a nawet tańce towarzyszyły mi przez pierwsze dwa kółka. Podczas pierwszego kursu miałem jeszcze ostatnie liniowe wagony, na ich tablicach dominował napis „Zjazd do zajezdni”. Później byłem już sam na sam z mroczną trasą Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Oczywiście towarzyszyli mi przeróżni pasażerowie, wśród nich nawet znajomi.

Problemy zaczęły się około 2 w nocy, kiedy to wskazówka niskiego napięcia zaczęła dość znacznie opadać. Około 3 wiedziałem, że daleko tak nie zajadę. Najpierw zaczęły szwankować drzwi, padły kamery. Zgłosiłem usterkę przez radio i do zajezdni, filmu na „wagon uszkodzony” już się nie udało przewinąć. Dowiozłem ludzi na Teatralkę. Na Kaponierze niskie było już niskie do tego stopnia, że skręcający tramwaj pozbawiony był kierunkowskazów. W zajezdni szybko, biorąc pierwszy z brzegu, akurat #651 stał pod ręką. W ciągu 10 minut znów byłem na trasie. W końcu przed 4 rano zaczyna się wozić m.in. pracowników MPK na pierwszą zmianę. Te kursy musiały się odbyć. Drugim helmutem dojeżdżałem zmianę do końca, bez najmniejszych problemów, a po pracy szybko do domu i spać.

**Druga noc.** Wstałem około 14 i ze snem przynajmniej już nie było problemów podczas służby. Okazało się, że wczoraj padła przetwornica, teraz będę jeździł z nowiusienką. To była noc z czwartku na piątek, zdecydowanie spokojniejsza od poprzedniej. Stosunkowo niewielu pasażerów, puste miasto i kompletnie pusta trasa PeSTki, to słowa, które najlepiej określają tę noc za nastawnikiem.

Jadąc sześćdziesiątką przez PST w środku nocy można się spodziewać wszystkiego. Pół biedy jak ludzie odczuwają silną potrzebę wędrowania wzdłuż trasy. Gorzej, jak starają się, aby motorniczy ich zauważył i wchodzi przed rozpędzony wagon. Ponadto przez cały czas miałem obawy o kamienie powkładane w rowki szyn, nie wspominając o strachu przed spadającymi z wiaduktów niespodziankami. Wiadomo, że barwna i rozbawiona młodzież po piwku lubi sobie podowcipkować, tylko czasem śmiesznych pomysłów brakuje i robi coś mało wesołego. Na szczęście nic takiego się nie przytrafiło, a druga noc w N21 upłynęła w błogim spokoju.



Fot.: Adam 085 Białas

**Trzecia noc.** To miała być prawdziwa próba – zarówno dla mnie, jak i dla wagonu. Piątkowy wieczór to liczne imprezy, a co za tym idzie N21 pełen ludzi w stanie po sporym spożyciu. Helmut z 200 takimi osobami jest jak dynamit. Ostrzegano mnie przed tą zmianą. Jak się okazało, była to najspokojniejsza noc ze wszystkich.

Najwspanialszą chwilą podczas służby na tramwajowej nocce jest ostatni kurs z Os. Sobieskiego na Rondo Kaponiera. Spotyka się po drodze pierwsze dwunastki, czternastki, piętnastki i szesnastki jadące w przeciwnym kierunku. Ach, ta cudowna myśl, że oni zaczynają swoją pracę, a ja mrugam kierunkowskazami na pożegnanie... Wcześniej pożegnałem się z końcówkowym na Sobieskiego, który towarzyszył mi przez trzy noce pracy. Generalnie ja jeździłem, a on drzemał w budce na petli.

Podczas tych trzech zmian w masie nieznanym mi pasażerów przewiozłem wielu kumpli z Klubu, a nawet znajomych ze studiów i koła naukowego. Niektórzy byli dość zaskoczeni widząc z kim pojadą.

Kilka zmian zaczynających się przed 23 wieczorem, a kończących się po 5 nad ranem wystarczyło do zmiany trybu życia na nocny. Okazało się, że śpię kiedy akurat świeci słońce, a funkcjonuję gdy jest ciemno. Kilka dni takiego „kreciego” życia i jarzeniówki w tatrze, którą jechałem do pracy mnie raziły. N21 było ciekawą przygodą, choć nie wiem czy będę chciał ją tak często powtarzać.



Fot.: MJ

## Foliomania

Adam 085 Białas

Co prawda nie opieram swojej egzystencji na fotosyntezie, nawet stojąc blisko pojazdów MPK nie wykazuję posiadania choćby śladowych ilości chlorofilu, ale przyznaję bez bicia – żeby egzystować normalnie, potrzebuję chociaż odrobiny światła. Jesienna pora, mało świetlista, może powodować depresję, jak w znanej piosence:

Kolejna jesień, syfiasta nie złota  
W ciągłym mroku chlupie je\*\*\*a hołota  
O dwadzieścia siedem godzin, drogi kolego  
Dzień krótszy od najdłuższego

Podróżując pojazdami MPK niektórzy pasażerowie odnoszą wrażenie, że przewoźnik celowo... ściemnia. Ściemnia wnętrze pojazdu oklejając go z zewnątrz półprzezroczystą folią reklamową. Z półprzezroczystością jest różnie; może wydawać się, że folia działa jak membrana, ekspedując światło na zewnątrz pojazdu, ale nie wpuszczając go z zewnątrz. Tak jak dawno temu w Związku Radzieckim, gdy po zmierzniu



Szyba autobusu może być także nośnikiem niezwykle wartościowych treści. Szkoda, że korzystamy z tej opcji tak rzadko...  
Fot.: Marcin Jurczak

przez rybaków długości świeżo złowionej wielkiej ryby okazało się, że od głowy do ogona mierzy ona 10 metrów, za to

o połowę mniej od ogona do głowy... na ekspertyzę wezwano akademików z Moskwy – stwierdzili oni, że nauka radziecka zna takie przypadki: od poniedziałku do piątku jest bowiem pięć dni, a od piątku do poniedziałku zaledwie dwa.

Ale dość o Rosjanach: w przeciwieństwie do nich nie musimy się wstydić taboru, ani ukrywać jego stanu technicznego. Niemniej, jak ostatnio podało tak bezstronne źródło jak poznańska „Wyborcza”, 90% autobusów i 40% tramwajów przynajmniej częściowo pokryta jest reklamami.

Nie ma się czemu dziwić; podstawowy zleceniodawca MPK, czyli miasto Poznań, nie jest zbyt szczodry – nad pasażerami, jak siekiera w zaduchu, wisi przez cały czas widmo wdrożenia „planu oszczędnościowego”. Nic dziwnego, że MPK – również w trosce o pasażerów – szuka dodatkowych źródeł dochodu. Mnie, jako miłośnikowi, może się to nie podobać – wolę autobusy i tramwaje w 100% malowaniu zakładowym od upakowanych od folioreklamami.

Skoro jednak niemożliwe jest utrzymanie jajecznicy ze szczypiorkiem na całym taborze, niech chociaż pokładowa informacja pasażerska działa punktualnie – czy raczej celnie. Dziś znów jechałem autobusem z komputerem spieszącym się odwa przystanki... przez oblepione beznadziejnym błotem (na szczęście nie było folii) okna pojazdu było widać głównie moje odbicie. Powtórzę tu ostatnie słowa Goethego: więcej światła!



Chcemy więcej światła!!! Fot.: MJ

## Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki  
stan na dzień: 30 listopada 2005

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor	obecna reklama	kolor	uwagi
<b>tramwaje</b>					
94+93	MTS notebook	żółto-niebieski	-	barwy MPK	
102+101	Olstal	zielony	-	barwy MPK	
128+139	Polsat	biało-czerwony	-	barwy MPK	
146+147	Polsat	biało-czerwony	-	barwy MPK	
262+261	Azaleia	zielony	-	barwy MPK	
274+275	Znak	niebieski	-	barwy MPK	
312+313	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
409	-	barwy MPK	CM System	niebieski	środkowy człon
654	Maltanka	biały	-	barwy MPK	
662	-	barwy MPK	Świat Bursztynu	biały	środkowy człon
692	-	barwy MPK	Pan Kracy	biały	środkowy człon

## Drobnica najdrobniejsza

Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak,  
Mateusz Owianny, Maciej Rudzki, Piotr Wawrzyniak



Na Budziszyńskiej powstał kolejny tor odstawczy bez sieci, tym razem wzdłuż płotu od strony ulicy, z jedną zwrotnicą w stronę wyjazdu z kompleksu. Obecnie stoi na nim doczepka od bzmota torowców oraz szlifierka torowa. Z Budziszyńskiej zniknęły ostatnie dwa krakusy, przy okazji poprzestawiano wagony typu O na torze środkowym (po co – nie wiadomo). (TG)



Służby wywiadowcze ustaliły, iż wagon 901 (Budziszyńska) bez jednej z przednich szyb, pozbył się jej po trafieniu przez kamień rzucony zza płotu. Zdarzenie miejsce miało podczas jednej z pierwszych wrześnień nocy, a sprawców (oprawców?) niestety nie ujęto. Z początkiem grudnia 901 zabrano na Madalinę. (PW)



Skrzyżowanie Traugutta wreszcie doprowadzono do porządku. W kierunku R. Starołęka działają wszystkie zwrotnice, w stronę Głogowska/Hetmańska również, dodatkowo zamontowano tamże nowy napęd, zdjęty z Pl. Wielkopolskiego. Światła na skrzyżowaniu dla tramwajów zapalają się we wszystkie

strony ze wszystkich kierunków, nawet tam gdzie torów nie ma. (PW)



Prace na Placu Wolności trwają. Modernizacje nie ominęły tramwajów. W nocy z 15/16 listopada wymieniono na remontowanym Placu słupy podtrzymujące trakcję. Nie doczekaliśmy się jednak przesunięcia torowiska na prawą stronę jezdni do chodnika. Ma to umożliwić w przyszłości wybudowanie skrętów w ul. Ratajczaka. (MO/TG)



Ze względu na wzrost zainteresowania na linii 101 jeżdżą na stałe wozy 12m – MAN NÜ313 1069 i NL223 1052. „Szprotka” 1056 ma pójść na linię nr 50, której uruchomienie planowane jest na 1 stycznia. (MR)



Debiuty. Wagony 512 i 514 wyjechały po południu 18 listopada po raz pierwszy, wagon 513 – 20 listopada. Co ciekawe, w tym ostatnim przez cały dzień na wewnętrznych wyświetlaczach widniał komunikat „kontrola biletów” – pasażerowie ładnie pikali w elgbach lub umykali gdzie pieprz rośnie. W ruchu liniowym są więc wszystkie wozy, za wyjątkiem wywiezionego 501. (TG)



W nocy 26 listopada odbyły się próbne przejazdy wagonami typu Combino po trasie linii nr 5. W przejeździe wzięły udział wagony: 505 (przemierzył trasę za Stomilu na Górczyn) i 506 (jadący w przeciwnym kierunku) oraz 2 składy 105-tek: 136+137 i 188+187. Jedynym punktem „kolizyjnym” jest AWF od strony Strzeleckiej. Pozostaje tem 16 cm luzu między wagonami (bez kierunkowskazów) i dlatego mijanie się Combin będzie tam zabronione. (MR/TG)



**Combino 506 na ul. Św. Marcin. Po liniach 14 i 15, Combino zaobserwowano (na próbach bądź z pasażerami) na liniach 5, 6 i 16.**

**Fot.: Maciej Rudzki, 26.11.2005**



W dniach 10, 11, 17 i 18 grudnia uruchomiona została (zostanie) linia nr 16 w godz 9:00 – 18:00 (sobota trzy brygady i niedziela dwie). Linię nr 16 wzmocniono ponadto dodatkowymi trzema pociągami w dni robocze od 12 grudnia do 23 grudnia, w godzinach 6:30 – 8:50. (TG)



MPK ogłosiło przetarg na dostawę 20 autobusów niskopodłogowych standardowych o długości 12m. Otwarcie



**W tegoroczne Święta Zniczowe MPK – jak co roku – stanęło na wysokości zadania. Na liniach kursujących w pobliżu nekropolii wzmocniono obsadę, ponadto kursowały specjalne linie tramwajowe: 22, 23 i 24; autobusowe 173 i 177. Nie odnotowano poważniejszych zakłóceń w ruchu.**

**Fot.: Marcin Jurczak, 1.11.2005**

ofert 2 lutego 2006. Warto wspomnieć, że 19 grudnia będzie otwarcie ofert w przetargu na 30 przegubowców (o czym wspominaliśmy w poprzednim numerze). Jak łatwo policzyć, park autobusowy wzbogaci się w 2006 roku o łącznie 50 nowoczesnych pojazdów, czego konsekwencją będzie wycofanie sporej ilości wysłużonych Jelczy i Ikarusów. (MR)



Pod koniec listopada w obieg wozów liniowych wszedł ostatni z używanych MAN-ów, a mianowicie „wieżowiec” NL283/3T o numerze 1068. Pojazd został pomalowany w barwy zakładowe. Firmowych kolorów dorobił się także podmiejski NÜ313 (1069), którego boki dotychczas pokryte były pozostałościami po niemieckiej reklamie. (MR)



Z ZNT wyjechał 298+299 z pięknym nowym krojem wyświetlanych cyferek, jako kolejne wyremontowane pojawią się składy 230+229, 206+205 i 220+219. Są one aktualnie „dozbrajane” (230 już jakiś czas temu był gotowy). Nie wiemy, czy kolejne będą robione w ZNT, czy już w całości w Biskupicach. Doczepa sanocka nadal nie poszła do remontu. (TG)



**Nowy krój dachowych cyferek zdaje się mocniej nawiązywać do klasycznych tarcz. Na zdjęciu skład 298+299, który jest pierwszym z wyświetlaczami wyposażonymi w większą czcionkę. Większe cyfry to także lepsza czytelność tablicy.**

**Fot.: Maciej Rudzki**

**02.11 81/2 1311.** Ponad dwadzieścia minut stały tramwaje na Rondzie Rataje, gdy w jadącym do zajezdni Warszawska Neoplanie – w wyniku uszkodzenia siłownika hamulca – doszło do zablokowania drugiej osi. Zatrzymanie autobusu nastąpiło w momencie przejazdu przez torowisko tramwajowe. Rondo Rataje było tramwajowo-nieprzejezdne we wszystkich kierunkach (R. Starołęka, R. Śródką i Królowej Jadwigi). Bimby skierowano objazdami.

**02.11 A/5 1060.** W autobusie jadącym na Os. Kopernika nieznanemu idioty (bądź grupa idiotów) wybił szybę boczną. Zdarzenie miało miejsce po godzinie 23 na ulicy Marcelińskiej (na wysokości Rycerskiej). Wybita szyba znajdowała się w tylnej części lewej strony autobusu. To nie pierwsze tego typu zdarzenie w tym rejonie miasta, miotacze pocisków „ziemia-powietrze-autobus” pojawiali się tam poprzednio – relacje m.in. w poprzednim „archiwum T”.

**03.11.** Niech się mury pną do góry... Pracujący przy budowie auli Akademii Muzycznej dźwig uszkodził odgromnik sieci trakcyjnej znajdujący się na słupie tuż obok placu budowy. „Majstry” sami zgłosili usterkę, uzupełniając ją o oświadczenie, w którym przyznają się do spowodowania uszkodzenia. Awarię usunęło pogotowie sieciowe, wstrzymania ruchu tramwajowego nie było.

**03.11 7/5 654.** Zastąpienia pasażerów w pojazdach KM nie są zjawiskiem ani niezwykłym ani sympatycznym. O tym wspominamy tylko dlatego, iż w roli motorniczego wystąpił jeden z młodych klubowych motorowych. Zdarzenie miało miejsce na pętli Zawady. Pasażera zabrało pogotowie ratunkowe.

**03.11 69/7 1064.** Nowiuteńki MAN Lion's City miał pecha. Wykonujący manewr cofania Fiat Punto (ulica Marcelińska) nie zachował należytej ostrożności i wjechał w autobus wgniatając mu poszycie prawego boku. Uszkodzenia „lwa” okazały się być na tyle niegroźne, iż mógł pozostać na linii.

**05.11 N21/1 669.** Dokładnie o 3.39, nieznanemu sprawcy (chwilę wcześniej będący pasażerami tramwaju) zafundowali wstrzymanie linii nocnej. Ostatnie drzwi wagonu wyrwane zostały z prowadzenia, co spowodowało konieczność wezwania pogotowia technicznego i wysłania na trasę autobusowej komunikacji „za tramwaj”.

**08.11.** Prawie 3,5 godziny ograniczenia (i częściowo wstrzymania) ruchu tramwajowego zafundowali pasażerem MPK „koledzy” z AQUANET-u. Po 8 rano doszło do uszkodzenia dwóch kabli zasilających stację prostownikową podstacji Bolkowicka przez koparkę grzebiącą w wykopie. W związku z przełączeniem zasilania na awaryjne i możliwością wystąpienia przeciążeń linie 6 i 13 skierowano z Ronda Przybyszewskiego do pętli Ogrody, a linię nr 1 skrócono do Budziszynskiej. Całkowite wyłączenie prądu na odcinku Budziszynska – Junikowo związane było z zalaniem uszkodzonych przewodów wysokiego napięcia znajdujących się w wykopie. Kursującą z przerwami komunikację tramwajową uzupełniały zatramwaje w liczbie 4 (od godziny 11 – 6 sztuk).

**14.11 9/5 805.** Znany z poprzedniego numeru wagon (tym razem dowodzony przez najwyższego klubowego motorniczego) narobił 26 minut wstrzymania przed godziną 16 z powodu zwarcia instalacji WN w III członie. Silne zadymienie wnętrza holendra sprawiło, iż w ciągu dosłownie kilku sekund widoczność w tramwaju spadła niemal do zera. Ostatecznie wagon został zepchnięty na S1 przez 12/2 403, skąd do macierzystej jednostki zabrał go holownik.

**15.11 8/6 663.** 15 minut wstrzymania na Kaponierze (przystanek w kierunku Górczyna) zafundował jednooki helmut. Przybyłe na miejsce pogotowie techniczne stwierdziło „zwarcie w układzie wysokiego napięcia”. Uszkodzony wagon został zepchnięty na Gajową przez 11/4 662 skąd (prowadzony cały czas przez piszącego te słowa) pojechał do zajezdni Madalińskiego o własnych siłach. Usterką (czyli przyczyną smrodu, dymu i zaangażowania służb ratowniczych) okazało się być... niesprawne ogrzewanie.

**17.11 74/3 1353.** W autobusie jadącym ul. Umultowską doszło do zasłabnięcia pasażera. Pomimo przeprowadzenia pierwszych czynności reanimacyjnych przez pasażerów oraz reanimacji przez przybyłą na miejsce ekipę pogotowia ratunkowego pasażer zmarł. Po 3 godzinach postoju autobus zjechał do zajezdni celem wykonania dezynfekcji. Ze względu na brak dokumentów pasażera nie udało się zidentyfikować na miejscu zdarzenia.

**17.11 68/9 1060.** I znowu Lion. Wóz 1060, oprócz wybitej szyby, do listopadowego „archiwum” dorzucił także auto. Zdarzenie (czy raczej zderzenie) miało miejsce na skrzyżowaniu ul. Lutyckiej i Strzeszyńskiej – dokonujący prawoskrętu kierowca Hondy Civic nie zachował ostrożności i wjechał w prawidłowo jadący (w stronę Podolan) autobus MPK.

**20.11 51/3 1363 vs 85/5 1304.** Kierowca autobusu linii 51 podczas podjeżdżania na przystanek na ul. Kurpińskiego (za Szeligowskiego w kierunku Wojciechowskiego) nie zachował dostatecznej ostrożności i na oblodzonej nawierzchni przydzwonił w stojący na przystanku wóz linii 85. Rannych wśród pasażerów nie było, poszkodowane zostały natomiast oba autobusy. „Bijący” 1363 uszkodził sobie zderzak, boczne pokrywy przednie i lustro zewnętrzne. Stwierdzono także pęknięcie obu przednich szyb. Natomiast obrażenia „pobitego” 1304 to zniszczone obie tylne lampy, a także uszkodzenia klapy silnika i poszycia poniżej klapy. Niezbędne okazało się także zholowanie krótszego z Neoplanów do zajezdni z powodu wycieku płynów eksploatacyjnych.

**25.11 1/9 115+116 vs 13/6 282+283.** Kilka minut po godzinie 12-tej doszło do zderzenia dwóch pociągów tramwajowych. Na łuku torowiska pętli Junikowo skład głogowski najechał na forteczkański, rozbijając go nieco (siebie mocniej) i wystawiając mu z torowiska ostatni wózek. Motorniczy 1/9 zgłosił zastrzeżenia do stanu technicznego pociągu, jako przyczynę zdarzenia podając zanik hamowania. Na zablokowanej pętli Junikowo utknęły 3 pociągi, linie 1 i 13 kierowano do pętli Budziszynska. Na odcinku Rondo Przybyszewskiego – Junikowo kursowała zastępcza komunikacja autobusowa. Uszkodzenia wagonu 115 obejmują przednie szyby (czołowa i dwie boczne), oświetlenie zewnętrzne, zderzak. Doszło także do zniekształcenia kabiny – przesunięć elementów sterowania i podłogi.

# Uruchomienie tramwajowe od 11.10.2005

opr. Adam 085 Białas

	robocze				soboty				święta				typ taboru	uwagi
	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3	S1	S2M	S2G	S3		
1	8			4	6			2	3			3	105N	
2	2	7			1	5				4			105N / GT8	
3				5									102N / 105N	
4				6				7				5	105N	
5	9			2	5			2	5				105N	
6	11				7	6			5				105N	
7		4	5			5	1				4		GT8	
8		10				6				4			GT8	
9		6	4			4	2			2	3		3G / GT6/8	
10	8				5				4				105N	
11		2	3			1	3			3	1		3G / GT8	
12				10				7				5	105N / RT6N1	
13				12				8				6	105N	
14	7				5				4				105N / Combino	
15	8				4				4				105N / Combino	
16	5												105N	
17	8			3	7				5				105N	
18		3	2			3	3			2	2		3G / GT6	
N21			1				1				1		GT8	linia nocna
Rez.	1				1				1				105N	Górczyn
Rez.		1				1				1			GT6/8	Ogrody
Rez.			1				1				1		3G	Dębiec
Rez.				1				1				1	105N	Sobieskiego

## LEGENDA:

S1 – zaj. Głogowska  
S2M – zaj. Madalińskiego  
S2G – zaj. Gajowa  
S3 – zaj. Forteczna

13 grudnia 2005 minęła 24 rocznica wprowadzenia przez generała Jaruzelskiego Stanu Wojennego. Pragniemy przypomnieć o tragicznych wydarzeniach tamtych dni i uczcić pamięć ofiar. Także o zwykłych obywatelach zatrzymywanych na przystankach, w tramwajach... marzących na przystankach w zimowe dni.

/ Żul

wydział	stan inwentarzowy	uruchomienie		wskaźnik uruchomienia
		pociągi	wagony	
S1	156	66	125	80,1 %
S2	62	46	46	74,2 %
S2G	20	14	14	70,0 %
S2M	42	32	32	76,2 %
S3	107	41	74	69,2 %
Razem	325	153	245	75,4 %

## 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)  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Adam Białas,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Łukasz Nowicki,  
Piotr Wawrzyniak, Maciej Rudzki, Mikołaj Wydra  
KONSULTACJA MERYTORYCZNA: Tomasz Gieżyński  
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
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.