

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (69)  
15 stycznia 2006 r.

[www.przystanek.z.pl](http://www.przystanek.z.pl)

ISSN 1730-6388

**W pierwszym tegorocznym numerze „Przystanku” między innymi:**

- relacja z okolicznościowego przejazdu składem N+ND na linii 4
- podsumowanie zmian na liniach komunikacyjnych w aglomeracji poznańskiej w roku 2005

A także, jak co miesiąc: „Z archiwum T” i komunikacyjna „Drobnica”



Tradycyjnie z okazji Świąt Bożego Narodzenia na mieście pojawił się „Świąteczny tramwaj”. Członkowie KMPS wozili pasażerów po trasie linii 2 składem N+ND (2)602+(2)456. Zielony eNik w okresie świąt został dodatkowo udekorowany elementami dekoracji świątecznych, otrzymał też dodatkowy system świątecznego oświetlenia zewnętrznego (czytaj: lampki jak na dużej choince). Tramwaj kursował w dniu 18 grudnia 2005.

Fot.: Marcin Jurczak



**Sylwestrowo-noworoczna komunikacja tramwajowa. „Księżniczka” jako N24/2.**

Fot.: Maciej Rudzki

**Tramwaje noworoczne:** N21: Towarowa – PST – Sobieskiego, N22: Towarowa – Traugutta (przez Wierzbicice, powrót przez Hetmańską i Głogowską), N23: Towarowa – Budziszewska, N24: Towarowa – Os. Lecha (przez Plac Wielkopolski, powrót przez GTR i Rondo Rataje)

Tradycyjnie już spore zmiany zafundowało pasażerom MPK w noc sylwestrowo-noworoczną. W dniu 31 grudnia ruch tramwajowy i autobusowy do godziny 21 odbywał się według sobotniego rozkładu jazdy. Później część pojazdów KM (w tym tramwaje wszystkich linii dziennych) zjechała do zajezdni. Od godziny 21 wyruszyły natomiast autobusy linii nocnych i 4 linie tramwajowe. Ponadto nastąpiły drobne zmiany tras na liniach: A, 231, 232, 233, 237 i 243, związane z organizowaną pod Zamkiem imprezą sylwestrową.

W dniu 1 stycznia ruch autobusowy na większości linii odbywał się normalnie, niewielkie korekty tras (np. linia 68 przedłużona do Strzeszyna) miały na celu zapewnienie komunikacji na trasach, na które planowe wozy wyjechały dopiero po 14-tej, lub nie wyjechały wcale. Przez cały dzień na trasach nie pojawiły się tramwaje linii 3, 11, 16 i 18. Dopiero po 14-tej zobaczyliśmy natomiast wozy na liniach 2, 6, 7, 10, 13 i 14.

## Linia 4 – trzydziesta okrągła rocznica (1975-2005)

Mikołaj Wydra

Rok 2005 obfitował w liczne imprezy komunikacyjne, organizowane przez KMPS. Pod koniec roku, w jakże miłym okresie, pomiędzy „Mikołajkami”, a Świątami Bożego Narodzenia, zorganizowany został przejazd specjalny z okazji 30-lecia linii tramwajowej nr 4. Parafrazując kwestię z „Misia” mistrza Barei, mogę napisać, że była to trzydziesta, tym razem naprawdę okrągła rocznica otwarcia trasy. Przejazdy specjalne składem wagonów N+ND odbyły się 11 grudnia. Niestety, pogoda nie dopisała. Przez cały dzień padał deszcz, temperatura również nie zachęcała do wyjścia z domu. Jednakże niestrudzona ekipa miłośników stawiała się do obsługi składu *eNek*, z uśmiechniętymi twarzami i nadzieją, że, pomimo niesprzyjającej aury, uda się przewieźć jak najwięcej mieszkańców Poznania. Rzeczywiście, nie było najgorzej – wielu ludzi, którym uciekła poprzedzająca naszą bimbę liniowa czwórka, chętnie skorzystało z dodatkowej obsady w postaci ciemnozielonych wagonów, pytając przy tym o sam zabytek, jak i – po przestudiowaniu okazjonalnych plakatów – o historię linii, którą aktualnie podróżowali.

Tyle relacji z samej imprezy upamiętniającej rocznicę 30-lecia kursowania linii 4 po trasie łączącej północ stolicy Wielkopolski (pętla Połabska) z jej południem (pętla Starołęka). Pora na to, obok czego nie można przejść obojętnie, czyli osobiste refleksje. Część jakże Szanownych Czytelników lubi taką formę pisania, inni wręcz przeciwnie. Jednakże jako młody, jeszcze nie całkiem doświadczony, autor tekstów w „Przystanku”, pełen emocji, gdy widzę swój kolejny artykuł w nowym numerze, mam nadzieję, że grupa ludzi, którym podoba się moje pióro jest większa.

Czwórka od kilkunastu lat towarzyszy mojej skromnej osobie. Wszystko to za sprawą mojego miejsca zamieszkania – jeden z wieżowców przy pętli Połabska. No właśnie... jakoś nie mogę przyzwyczaić się do takiej nazwy końcówki (dawniej: Serbska). Nijak nie kojarzy się ona ze starymi, dobrymi czasami, kiedy to przed wyjściem do przedszkola za oknem słyszeć się dało charakterystyczne „wycie”. Tak... Wtedy *stodwójek* było bardzo dużo – na tyle dużo, że stanowiły większość wozów, które na tę linię delegowała zajezdnia Forteczna. Jednakże nie samymi przegubowcami człowiek żył... Jak powszechnie wiadomo, każdy ma małe „zбочenie” – oczywiście w tę dobrą stronę, jeśli w ogóle można to tak nazwać – na punkcie danego typu wagonu. Mnie opętały *stopytki*. Wiele osób to dziwi, co chwilę słyszę opinie typu: „Przecież to nieładne, kanciate i na pedały – prawdziwy tramwaj musi mieć korbę”. Może te wagony, zdaniem niektórych, nie przytłaczają swoją urodą, ale na pewno nie można im odmówić różnorodności. To przede wszystkim ich porównywanie pod koniec lat 90. ciągnęło mnie na winogradzką pętlę. Stojąc na skraju pobliskiego skwerku godzinami podziwiałem, jak obok głogowskiego składu *akwariów*, obsługującego linię 10, ustawiał się zestaw *stopytek* z zajezdni przy ul. Fortecznej. Niby ten sam typ wagonu, a jednak, różnic cała masa. Żeby nie było wątpliwości – zawsze całym sercem byłem za wozami ze Starołęki. Obok głogowskich składów (wagony 105Na), jeżdżących na jednym pantografie, forteczkańskie *akwaria*, kursujące po warszawsku (dwa podniesione odbieraki), prezentowały się wprost rewelacyjnie. Do tego dochodziły

zadbane wnętrza (przede wszystkim kabin doczep!) i z pewną „subtelnością” zatraskujące się drzwi. Kolejnym wyznacznikiem wyższości wydziału S3 nad S1 w tej materii były kasetony z numerem linii. W czasie, gdy nawet nie myślano jeszcze o montowaniu „łódzkich tablic”, głogowskie składy woziły podłużny kaseton, do którego wkładano tablicę, na której wypisany był numer i końcówka danej linii (w kontekście opisywanego porównania powiedzmy, że była to linia 10). Czwórki za to posiadały zestaw kasetonów, w których to umieszczone były tablice: kierunkowa i z numerem linii, każda z osobna, przy czym kwadraty z numerkiem wisiły zarówno za szybą czołową, jak i boczną kabiny motorniczego. To rozwiązanie także uświadomiło mi – niebędącemu w kontakcie z nikim interesującym się tematyką komunikacji miejskiej – że w taborze MPK Poznań miało miejsce niejedno zawirowanie. Intrygował mnie zawsze skład 256+255 (przed NG). Pierwszy wóz miał tablicę czołową, nazwijmy to – typu głogowskiego, zaś wagon 255 posiadał zestaw spotykany w wozach z zajezdni przy ul. Fortecznej (przyp.: jeden kaseton podłużny i dwa małe, kwadratowe)...

Mijają dni, mijają lata, minęła także epoka, kiedy to skład w postaci 105Na+105NaD był na poznańskich torowiskach rewelacją. W momencie, kiedy piszę te słowa, takie zjawisko to codzienność. Ja, jako miłośnik starych, klimatycznych *stopytek*, bardzo nad tym ubolewam, zaś pasażerowie cieszą się z podniesienia standardu podróży, który to gwarantują wozy po naprawach głównych. Po roku 2000 z ulic Pyrogradu stopniowo zniknęły *wyjce*, pozostawiając na dzień dzisiejszy swój ślad w postaci jednego wagonu liniowego (71). Na linii 4 zapanowała istna nuda. 100% wagonów obsługujących tę linię to składy typu 105Na+105NaD, w których próżno szukać różnic między Głogowską a Forteczną, stojąc na pętli kilka lat później, po młodzieńczych „fantazjach”. A szkoda... jednakże trzeba iść z duchem czasu... Moje poniekąd dziwaczne wspomnienia na zawsze pozostaną w głowie, przy czym bardzo się cieszę, iż dzięki takim imprezom jak ta zorganizowana przez KMPS



Pętla Połabska (dawniej Serbska) i N+ND jako 4/1.

Fot.: Mikołaj Wydra





Tylko ta wiata przystankowa coś zbyt współczesna...

Fot.: Mikołaj Wydra

można przełamać monotonię rodzaju taboru obsługującego czwórkę, dając przy tym chociaż na kilka godzin inny obraz linii, od której kiedyś zaczynałem swoją przygodę z poznańską siecią komunikacyjną...

## Drobnica najdrobniejsza

Marcin Jurczak



Od dnia 1 stycznia nastąpiła zmiana trasy jedyne go w naszym mieście tramwaju nocnego. Linia N21 kursuje od teraz po trasie: Os. Sobieskiego – PST – Rondo Kaponiera – Św. Marcin – Al. Marcinkowskiego – Pl. Wolności – Gwarna – Św. Marcin – Rondo Kaponiera – PST – Os. Sobieskiego. Tradycyjnie „nocka” nie jeździ w nocy z poniedziałku na wtorek. W związku z wydłużeniem trasy i zmianą częstotliwości kursowania (odjazdy z Ronda Kaponiera w stronę Sobieskiego od 23.02 do 4.02 co 30 minut) do rozkładu wprowadzono drugą brygadę. Do kursującego jako N21/1 wozu 669 dołączył (przynajmniej na razie) wagon 656 jako N21/2. Warto tu przypomnieć, iż jest to najdłuższy z poznańskich GT8 (od pozostałych różni się minimalnie dłuższym II członem). Analogicznie do „kółka”, które N21/1 wykonuje wieczorem jako linia 2, N21/2 staje się tramwajem linii 18.



Z dniem 2 stycznia wprowadzono dodatkowe poranne kursy na linii 16. W godzinach od około 6.30 do około 9.00 tramwaje kursują z częstotliwością 5-7 minut. Jest to wiadomość jak najbardziej dobra dla pasażerów PST, gorsza... dla osób słabowidzących. Wprowadzenie dodatkowych pociągów sprawiło, że pojawiła się konieczność gęstszego „upchnięcia” cyferek w rozkładzie, co zmniejszyło czytelność tabliczek. Coś za coś. Nie przejmując się jednak drobiazgami, pomysł porannego wzmocnienia PST oceniamy pozytywnie.



W związku z uruchomieniem w zajezdni Gajowa dodatkowego wagonu w wyniku stworzenia N21/2, jedną z siódemek oddano zajezdni Madalińskiego. Zajezdnia Madalińskiego przekazała natomiast zajezdni Głogowska

## Wybrane fakty z historii pętli przy ul. Serbskiej

**23 lutego 1974.** Pętla tramwajowa Serbska zostaje przekazana do eksploatacji. W konsekwencji zmianie ulega trasa linii 15 (początkowo w relacji Serbska – Bolkowicka).

**1975.** Na Serbskiej pojawiają się: nocna wersja linii 15 (kursująca ul. Lampego) i dzienna linia 4 (także kursująca do obecnej ul. Gwarnej, ale tylko w dni robocze).

**1978.** Czwórka zostaje przedłużona do pętli Starołęka (przez Plac Wielkopolski, nie licząc drobnych korekt trasa do dziś się nie zmieniła). Pojawia się także linia 22 (Serbska – Lampego).

**1980.** Znika nocna piętnastka. Zastępuje ją nocna czwórka w relacji Serbska – Starołęka (później Serbska – Zawady).

**1987.** Jadąca z Dębca (przez Głogowską) linia 10 zostaje skierowana na Serbską, a w zamian – 22 na Wilczak.

**1991.** Nocne linie tramwajowe (w tym czwórka) zostają zastąpione przez nocne linie autobusowe.

**1992.** Z map i rozkładów jazdy znika linia 22.

**1993.** Likwidacja linii 15. Dziesiątka zaczyna kursować przez Wierzbicice (i ta trasa obowiązuje do dnia dzisiejszego).

brygadę 2/8. W rezultacie zmian uruchomienie wagonów wydziału S2 w dniu roboczym pozostało bez zmian, ale do zrealizowania przewozów potrzebny jest jeden motorniczy mniej (zamiast dwóch na 2/8 – jeden na N21/2).



Nadal nie doczekaliśmy się uruchomienia linii autobusowej nr 50, która miała połączyć Ogrody z Górczynem (zahaczając m.in. o centrum handlowe King Cross Marcelin). Zdaniem Gazety Wyborczej taka linia ma szansę ruszyć już 1 lutego.



Redakcyjni fotoreporterzy złapali „na mieście” nowy wóz Zakładowej Służby Ratowniczej. Widoczny na zdjęciu Peugeot Boxer to samochód w wersji 290C – z krótkim i niskim nadwoziem typu furgon, napędzany dwulitrową jednostką HDI o mocy 84 KM. Otrzymał on numer taborowy 2051. Na terenie zajezdni S3 widziano jednak także drugiego nowiutkiego Boxera, z kogutami na dachu i numerem 2050. Mamy nadzieję, że wozy te zastąpią wysłużone Żuki.



Fot.: Łukasz Nowicki, 04.01.2006

# Zmiany linii komunikacyjnych AD 2005

Jacek Sobota

Przedstawiamy krótkie podsumowanie zmian tras linii komunikacyjnych w aglomeracji poznańskiej za rok 2005. Mamy nadzieję, że udało się nie pominąć niczego.

## 3 stycznia

- uruchomienie linii 04 (TPBus): Ogrody – Przeźmierowo – Wysogotowo Skórzewska – Wierzbowa – Bukowska – Dąbrowa – Zakrzewo – Otowo – Sierosław

## 1 lutego

- wycofanie linii PW (Transkom Czerwonak) z Promnic i Bolechowa, nowa trasa: (Owińska PKP –) Czerwonak Elewator – Koziegłowy Os. Leśne – Kicin (< Wierzonka)
- skierowanie linii PT (Transkom Czerwonak) w soboty i niedziele przez Koziegłowy Osiedle (Poznańska – Piaskowa)

## 1 marca

- zmiany tras linii tramwajowych:
  - skrócenie linii 1 do trasy Junikowo – Rondo Śródką – Zawady
  - wydłużenie linii 3 od centrum do Starołęki przez Śródkę i Os. Lecha
  - skierowanie linii 4 przez Żegrze i Os. Lecha
  - skierowanie linii 11 przez Most Dworcowy, Królowej Jadwigi i Rondo Rataje do pętli Os. Lecha
  - skrócenie linii 16 do Pl. Wielkopolskiego
  - uruchomienie linii 17: Ogrody – Dąbrowskiego – Fredry – Pl. Wielkopolski – Rondo Śródką – Os. Lecha
  - uruchomienie linii 18: Ogrody – Dąbrowskiego – Roosevelta – Głogowska – Hetmańska – Starołęka
- zmiany tras linii autobusowych:
  - wycofanie linii 57 z odcinka Pusta – Nowe ZOO, wszystkie kursy na trasie Mogileńska – Dw. Śródką
  - uruchomienie linii 97: Zielieniec – Pusta – Mogileńska / Nowe ZOO
  - wybrane kursy linii 248 wykonywane przez Os. Różany Potok

## 1 kwietnia

- wycofanie linii pospiesznej P z odcinka Grochowska – Promienista – Kacza, skierowanie do Ronda Kaponiera przez Bukowską, Kraszewskiego i Dąbrowskiego (powrót przez Roosevelta do Bukowskiej)

## 4 kwietnia

- uruchomienie linii M-Bus (ZKP Suchy Las): Suchy Las Os. Grzybowe – Borówkowa – Jagodowa – Truskawkowa – Podolany

## 18 kwietnia (do 24 czerwca)

- uruchomienie linii 116bis (ZUK Komorniki): Górczyn – Sycowska – Auchan – Kolejowa – Plewiska Os. Zielarskie

## 22 maja

- uruchomienie autobusowej linii turystycznej nr 100: Gajowa / Stare ZOO – Sienkiewiczza – Mickiewiczza – Zwierzyniecka – Św. Marcin – Al. Marcinkowskiego – Wolnica – Św. Wojciech – Księcia Józefa – Północna – Garbary – Woźna – Chwaliszewo – Most Chrobrego – Wyszyńskiego – Jana Pawła II – Kórnicka – Most Św. Rocha – Dowbora Muśnickiego – Podgórna –

Marcinkowskiego – Plac Wolności – Gwarna – Św. Marcin – Zwierzyniecka – Gajowa / Stare ZOO

## 1 czerwca

- likwidacja linii L5 (Translub)

## 1 sierpnia

- przejęcie linii 107 przez MPK Poznań

## 30 września

- skierowanie linii 91 od przystanku Szpitalna do przystanku Marszałkowska ulicami Bukowską i Bułgarską

## 11 października

- skierowanie linii numer linii numer 3 i 4 przez Zamenhofa (DTR), linii 16 do Marcinkowskiego przez Gwarną, Św. Marcin (powrót: Plac Wolności, 27 Grudnia), linii 17 z Os Lecha do Starołęki przez GTR

## 1 listopada

- likwidacja kursów linii PW (Transkom) wykonywanych na trasie Czerwonak Elewator – Kicin, pozostały tylko kursy Wierzonka – Owińska PKP oraz Owińska PKP – Kicin

## 15 grudnia

- uruchomienie linii bezpłatnej T2-K (Rokbus): Tesco Serbska – Koziegłowy Os. Leśne

## A co to, panie, za kładka?

Adam 085 Białas

Przedstawiam na łamach Przystanku sprawę niezwiązaną z działaniami Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych – sądzę, że mimo to może ona zainteresować Czytelników.

*A co to, panie, za kładka?* – Nigdy nie jeździły tędy pociągi osobowe. Most Gazowni zawdzięcza swoją niepowtarzalność miejscu, w jakim leży.

Jeszcze przed I wojną światową węgiel potrzebny do produkcji gazu dostarczano do poznańskiej Gazowni wozami konnymi. Nie było to jednak najlepsze rozwiązanie; zwłaszcza piesi nie byli entuzjastami końskich „spalin”. Na szczęście potrzeby rozwijającego się miasta zdecydowały o znalezieniu lepszej drogi zaopatrzenia.

Kolej od zawsze była sprzymierzeńcem transportu masowego, szczególnie w czasach, kiedy automobile turlały się jeszcze na „masywach” (kołach z drewnianymi „oponami”). Ze względów technicznych nie było możliwe doprowadzenie żelaznej drogi brzegiem Warty. Wybrano więc „krótszą drogę naokoło”. Szlak kolejowy poprowadzono... ze stacji Poznań Garbary. Było to możliwe dzięki budowie dwóch mostów: pierwszy, trzyprzęsłowy wybiegał z Garbar. Stąd jednotorowy szlak szedł łagodnym łukiem po Ostrowiu Tumskim (Warta biegła innym korytem niż dziś). Dochodząc na wysokość dawnej Gazowni, tor przekraczał rzekę drugim mostem,



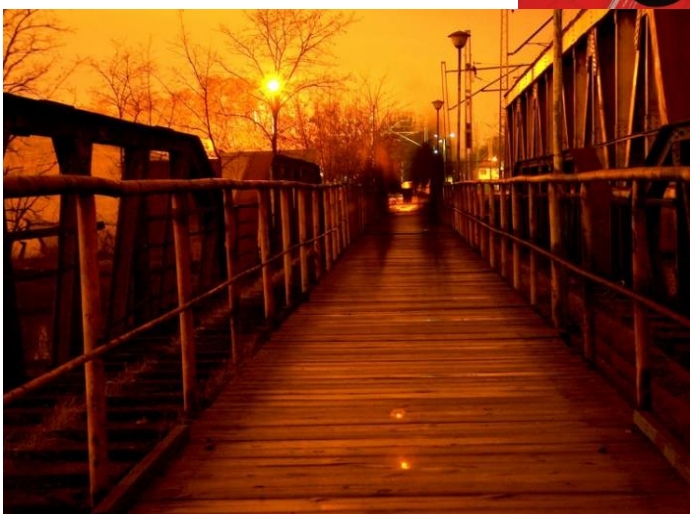


Fot.: Adam 085 Białas

tym razem pięcioprzęsłowym. To ciekawe połączenie funkcjonowało do zimy 1945, kiedy Armia Radziecka ogniem artyleryjskim zniszczyła most pięcioprzęsłowy.

Do dzisiejszej siedziby Wielkopolskiej Spółki Gazownictwa nie dojeżdża już pociąg. Jedyną pamiątką po kolei na Groble jest zachowany pierwszy z mostów na Warcie, leżący równolegle do mostu trasy kolejowej na Warszawę, tuż przy ulicy Garbary. Prawdę mówiąc, obiekt należałoby nazwać nie zachowanym, a zdegradowanym, mimo, że za czasów „komuny” zadbano o most – ułożono na nim drewniany chodnik, ustawiono barierki i latarnie, przekształcając go w oficjalną przeprawę pieszą. Niestety, wiosną 2004 roku zagrodzono wejście na most, dospawując barierki i umieszczając znaki zakazu wstępu, wygaszono latarnie. Atmosferę paranoi potęgują tablice ostrzegające, nie wiedzieć czemu, przed... wysokim napięciem!

Czy koszt zagrodzenia i oznakowania mostu nie przewyższył przypadkiem kosztu wymiany kilku desek z drewnianego



Ludzie-widma... i most którego nie ma

Fot.: Adam 085 Białas

chodnika? Nie mniej to oceniać... Na pewno jednak nie można pozostać obojętnym chociażby wobec faktu, że rowerzyści, jadący z północnej części aglomeracji nad Małą, zostali zmuszeni do jazdy przez niebezpieczne skrzyżowanie Garbar z Estkowskiego. Oraz że upadła możliwość połączenia przyjaznym szlakiem spacerowo-turystyczno-krajoznawczym największego parku Poznania – Cytadeli – z najstarszymi zabytkami miasta na Ostrowiu Tumskim.

Poznańskie wydanie Gazety Wyborczej z 5 stycznia, w odpowiedzi na mój list, porusza sprawę mostu Gazowni. Ukazuje kwestię własności mostu – należy on do firmy Dalkia Poznań SA, czyli poznańskiej elektrociepłowni. Dalkia SA zamknęła przeprawę ze względów bezpieczeństwa, a konkretnie z powodu mniejszej niż niegdyś liczby pracowników korzystających z tej drogi... Firma chce jednak przekazać przeprawę Miastu Poznań, ale – jak podaje Gazeta, cytując zastępcę dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, Pana Henryka Spychalskiego – miasto nie zdecydowało się jeszcze, w jakiej formie przyjąć taki „prezent”. Miejmy nadzieję, że urzędnicy, głowiący się już prawie dwa lata nad formalnościami, nie zawiodą poznaniaków i turystów – i Most Gazowni wróci na należne mu miejsce w miejskiej przestrzeni.

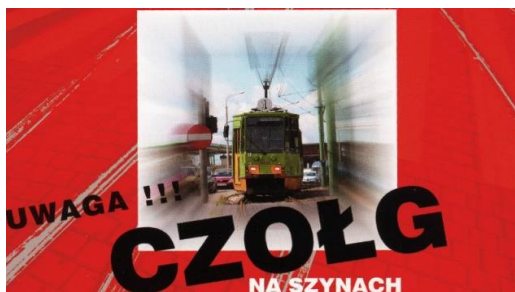
#### Bibliografia

1. Kroma R., Sosiński J., *Poznański Węzeł Kolejowy wczoraj i dziś*, H. Cegielski-Poznań S.A., Poznań 2003
2. Lange Kurt F., *Festung Posen 1945. Dwa kroki do masowego grobu*, Pomost, Poznań 2004

Autor dziękuje T. Gieżyńskiemu i M. Krzyżaniakowi za udostępnienie w/w pozycji

## Bo z czołgiem nie wygrasz...

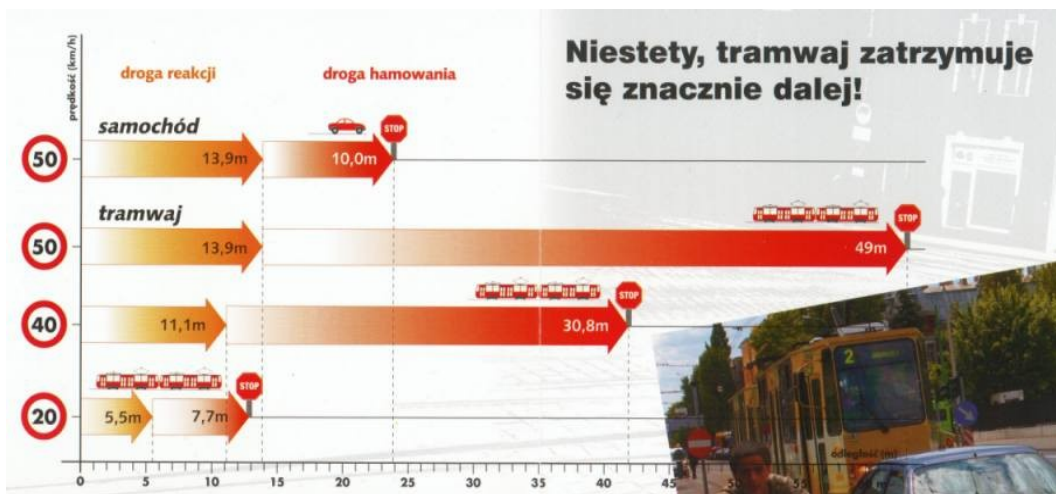
Marcin Jurczak



Duży znaczy bezpieczny. Nie od dziś wiadomo, iż transport szynowy jest dużo bezpieczniejszy niż transport drogowy, między innymi ze względu na przewagę masy. A mniejszy w bezpośredniej konfrontacji jest zawsze na straconej pozycji...

Stowarzyszenie „Droga i bezpieczeństwo” istnieje już osiem lat. W ciągu tego czasu wiele razy dawało o sobie znać opinii publicznej, propagując bezpieczne zachowania na drodze i tępiąc te niepoprawne. Pijani kierowcy, zapinanie pasów bezpieczeństwa, czy konieczność przestrzegania ograniczeń prędkości to przykłady tematów poruszanych przez stowarzyszenie w organizowanych przez nie akcjach. Jednym z ostatnich pomysłów jest „Czołg na szynach”.

Celem akcji „Czołg na szynach” jest uzmysłowienie kierowcom i innym uczestnikom ruchu drogowego jak długą drogę hamowania (i dlatego tak długą) ma tramwaj. Wtargnięcia pieszych i zajechania drogi przez inne pojazdy stanowią bowiem jedne z najczęstszych zdarzeń z udziałem pojazdów szynowych. A inni uczestnicy ruchu drogowego często nie zdają sobie sprawy z tego, że tramwaj się w miejscu nie zatrzyma.



„przywilej” w nagłówku). Pozwolę sobie zatem zacytować te „przywileje”, bo to one są meritum treści ulotki:

W opracowanych na potrzeby akcji ulotkach przeczytamy między innymi o tym, jaka jest droga hamowania tramwaju (pamiętajmy, iż w okresie jesienno-zimowym, ze względu na warunki atmosferyczne, może być ona jeszcze dłuższa!) i dlaczego tramwaj jest tak niszczącą siłą. Osobiście najbardziej podobał mi się fragment dotyczący „przywilejów” pojazdów szynowych w ruchu miejskim (właśnie ze słowem

- Ciężar pociągu złożonego z dwóch wagonów tramwajowych typu 105N z kompletem pasażerów przekracza 50 ton. Tyle waży ciężki czołg. W zderzeniu z tramwajem mniejsze pojazdy zawsze są bez szans.
- Droga zatrzymania rozpedzonego pojazdu szynowego jest kilkakrotnie dłuższa niż jadącego z tą samą prędkością auta osobowego.
- W momencie zderzenia pojazd szynowy dysponuje potężną energią kinetyczną, niszcząca energia wyzwolona przez tramwaj może być 50 razy większa niż samochodu.”

więcej o stowarzyszeniu i jego działalności na <http://www.drogaibezpieczenstwo.org.pl/>

## Na co komu dziś testowy MAN?

Marcin Jurczak

W dniu 2 stycznia zadebiutował na linii 74/1 pierwszy w tym roku autobus testowy MPK – kolorowy MAN NG313 (rok produkcji – 2004). Pojazd na co dzień obsługuje linie Szczecińsko-Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (z numerem bocznym 758).

Los sprawił, że w dniu 2 stycznia na linii 64 miałem okazję podróżować „topowym” poznańskim NG313 – nr boczny 1073. Dlaczego topowym? Otóż to jedyny w Poznaniu przegubowiec MAN-a z szybą za kierowcą (zamiast tradycyjnej szafy). Dlatego też, mając w pamięci przejażdżkę 1073, mogłem „na gorąco” dokonać porównania z testowym 758.

Na pierwszy rzut miłośniczego oka – standard. Czterodrzwiowe nadwozie i 100% niskiej podłogi. Kilka drobiazgów. Pomijając kolory (wozy SPPK z racji ubarwienia często zwane są „szpakami”) zauważam przede wszystkim system oświetlenia zewnętrznego. Nad II, III i IV drzwiami zamontowano dodatkowe lampy oświetlające przestrzeń drzwi i sprawiające, że pasażer widzi, gdzie wysiada. Co do układu i wykończenia wnętrza – zagospodarowano je podobnie do wozów poznańskich, choć czy układ miejsc jest w 100% identyczny – głowy nie dam. Jak zwykle nie podoba mi się zagospodarowanie przestrzeni pomiędzy przegubem a III drzwiami. Układ cztery razy dwa miejsca siedzące oznacza wąskie przejście – pasażerowie, zamiast zajmować miejsca stojące w przegubie, stoją tuż przy drzwiach, blokując i przejście, i drzwi.

Kilka wniosków z podróży testowym MAN-em. Pasażerowie autobusu (w tym liczna w godzinach wczesnopopołudniowych młodzież szkolna) często nie dostrzegali odmienności barw wozu („jakaś nowa reklama pewnie”), nie zwracali też uwagi na odmienność oznaczeń wewnętrznych i otablicowania. Wyświetlacze elektroniczne



Cecha charakterystyczna – pasiaste malowanie

Fot.: Marcin Jurczak, 02.01.2006

zamontowane w autobusie były wyłączone, natomiast sam wóz był bardzo dobrze oznaczony tablicą czołową, tablicami bocznymi i dodatkowymi informującymi o tym, że jest to autobus testowy. Hitem okazała się SPPK-owska nalepka, informująca, że „kierowca sprzedaje bilety w dni robocze po godzinie 18 oraz w dni wolne”, wywołując wśród pasażerów uczucia euforii, ale także niedowierzanie.

Szaremu hobbyście, pozostaje zastanowić się nad odpowiedzią na pytanie: „Po co ten autobus w ogóle do nas przyjechał?”. Nie w nawiązaniu do organizowanego przez MPK przetargu na przegubowce (spodziewalibyśmy się raczej wozu IV generacji). MAN NG313 A23 Euro III testowany był





MAN Lion's City G #1901. Czy okaże się być rzeczywistością?

Fot. & modernizacja: Maciej Rudzki

w Poznaniu pod kątem zużycia paliwa. „Tester” nocował w opanowanej przez solarisy zajezdni A1, a nie tam gdzie wszystkie inne MAN-y (czyli na A3).

Cóż robił lew w krainie jamników? Może chodzi też trochę o stopniowe przyzwyczajanie pasażerów linii 74 do autobusów innych niż solarisy i neoplany? Czy na Pustej zagoszczą nowe wozy – przegubowe MAN-y?

## Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki  
stan na dzień: 3 stycznia 2006

numer	poprzednio	kolor	obecnie	kolor	uwagi
<b>zmiany reklam i malowań:</b>					
82+81	Telegrosik	pomarańczowy	-	barwy MPK	
100+99	-	barwy MPK	ZNAK	niebiesko-biały	
206+205	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
224+223	Stary Browar	biały	-	barwy MPK	
292+293	Stary Browar	biały	-	barwy MPK	

## Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

**3.12. 657 7/5** W wozie doszło do zwarcia instalacji elektrycznej; pasażerowie zignorowali (jakżeby inaczej!) ostry zapach i dym, dopiero po kilkunastu przystankach, na pętli Zawady... w trupiej ciszy, wsłuchany w wycie głodnego ognia w korytarzach kablowych ponad głowę, z gaśnicą wycelowaną w czarną jamę pomiędzy wygasłymi żarówkami, młody motorniczy przeszedł chrzest bojowy. Nim nadeszła odsiecz, pokonał żywioł w nierównym, samotnym pojedynku: bystrość umysłu uratowała go przed usmażeniem żywcem, a MPK przed znacznymi stratami.

**4.12.** Megawstrzymanie na Jana Pawła II spowodowało punto, które wywinęło fikołka lądując na torowisku i blokując oba kierunki tego bardzo obciążonego dokonaniem inżynierów ruchu odcinka. W stronę Śródki czekało 11, a w stronę Kórnickiej 5 pociągów, choć blokada trwała tylko 35 minut.

**5.12. 100+99 1/2 i 652 7/8** W składzie stopiątek siadło sterowanie i konieczne stało się zepchnięcie jedynek z Kolejowej do zajezdni Głogowska przez siódmkowego helmuta. Na wieść o technicznej konieczności przerwania

podróży, niektórzy spośród pasażerów GT8 dokonali aktu zniszczenia żarówek oświetleniowych, po czym przez nikogo nie niepokojeni oddalili się. 652 musiał po odprowadzeniu głogowskiego trupa salwować się ucieczką do swej macierzystej zajezdni.

**5.12. 71 3/4** Zatrzymanie z udziałem Księżniczki zaliczył Grzesiu, gdy na jego drodze w torowisku przy ulicy Kmieciej zaległy strzaskane dobro i passat. Wstrzymanie na tym niezbyt nentralicznym fragmencie poznańskiej sieci objęło łącznie dwa pociągi.

**5.12. 1326 85/3** Szeroka akcja dzielnych kontrolerów biletowych 045, 054 i 064 na Śródcie zakończyła się przytrzymaniem w padzie zbiorowym trzech stawiających opór cwaniaków, a w konsekwencji i autobusu, którym bezpłatnie podróżowali. W dokonaniu dzieła pomogli funkcjonariusze Policji.

**6.12. 328+329** narobił niemożliwego wręcz zamieszania, strącając sekcyjny na wyjeździe z Ronda Starołęka w kierunku pętli o tej samej nazwie. Ponad dwugodzinne wstrzymanie ruchu we wszystkich kierunkach spowodowało uruchomienie dwóch długodystansowych linii Za Tramwaj (Traugutta – Osiedle Lecha i Rataje – Starołęka) w sile 10 autobusów wielkopojemnych oraz oczywiście utknięcie dwudziestu kilku składów.

**6.12. 302+303 5/7** Równie pokazowa, lecz mniej spektakularna akcja kontrolerów odbyła się na Górczynie. Ekipa 039, 043 i 091 ujęła i przekazała Policji sprawcę zniszczenia szyb w drugim wagonie składu. Przy czernastoletnim wandalu znaleziono narzędzia zbrodni, tj. twarde ryłce.

**7.12. 1337 63/6** Zmierzający do punktu socjalnego na Śródcie kierowca solarki wyrznął głową w wygięty słup i tablicę informacyjną. Jak się okazało, słup ten został przekrzywiony już 18.11 przez cofającego 1331 63/10 i od tego czasu grzmotnęło się w niego pokażne stadko oczekujących pasażerów.

**7.12. 810 11/1 i 196+195 6/9** Ruszający spod świateł przy Starym Browarze holender ujechał w kierunku Dworca tylko za sekcyjny przy przejściu dla pieszych – okazało się, iż za sekcją zabrakło napięcia w sieci. Niestety jednocześnie absolutnie całkowicie współpracy odmówiły wszystkie obwody hamowania w wagonie z Amsterdamu. Wagon się zatrzymał,

a następnie stoczył do tyłu na podjeżdżającą za nim szóstkę. Uszkodzenia wagonów były raczej nieznaczne, lecz warto by sobie odpowiedzieć na pytanie, jakim sposobem stopiątkę udało się pokonać krótkie światło zielone, po obsłudze przystanku pojedynczego, jako drugiemu tramwajowi na tym samym cyklu.

**8.12.** Uszkodzenie sworznia spowodowane wypracowaniem się zawleczeni zabezpieczającej zwrotnicę przy PKS-ie zmusiło 10/1 i 10/2 do objazdu przez Królowej Jadwigi i Górą Wilde. Przydaje się więc utrzymywać w udroźnieniu nieużywane skręty – nawet w zimie.

**13.12. 1486 247/1** Jakież było zdumienie kierowcy nocnego jelicza, gdy nagle zza jednej z wiat przystankowych na Piotrowie wyfrunął samonośny kubek na śmieci i z impetem przydzwonił w narożnik ruszającego autobusu! Szofer nie dał się jednak sprowokować i pojechał zgodnie z rozkładem, a może nawet nieco szybciej, po swej trasie. Wysłany na miejsce zdarzenia radiowóz NN stwierdził istotnie leżący na jezdni, zmiażdżony kołami miksa, typowy blaszany kosz na śmieci.

**16.12.** Sądny dzień. Opady śniegu w takiej skali zdarzają się w Wielkopolsce raczej rzadko, toteż na ulicach zapanowała istna siodma i gomora. Spośród wielu wydarzeń komunikacją najbardziej wstrząsnęły: wykolejenia **506 14/2** na Kaponierze, **148+149 5/5** na Rondzie Starołęka, **601 18/1** na Rynku Jeżyckim i **809 18/2** tamże (wszystkie spowodowane błotem pośniegowym zalegającym w zwrotnicach); kolizje i wypadki: **680 8/2** na Głogowskiej przy Niegolewskich trafił Toyotę Yaris, **1087 91/5** zjeżdżając z porannego szczytu przy Krośnieńskiej skosił Forda, **664 8/5** na Placu Cyryla zaparkował w Lagunę, **332+333 4/3** na Przepadku nauczył pierwszeństwa Daihatsu Charade, na Rondzie Śródka **686 8/6** przegonił z torów Sienę i Cinquecento, a przy samym Dworcu PKP **1064 68/9** przestawił zaparkowanego Clio; najwybitniejszy był jednak człowiek, który najpierw przy Bystrej dał się potraćić **284+285 13/2**, a następnie przesadził parkan i czmychnął gdzie pieprz rośnie. Wszystkie wymienione, a także pominięte zdarzenia (cała lista drobniaków – pourypanych lusterek itp.) spowodowały mniejsze lub większe, a czasem nakładające się w czasie wstrzymania ruchu na sieci komunikacyjnej MPK Poznań.



**W roli głównej – Combino #506. Fot.: Rafał M. Bręczewski**

**18.12. 1384 74/4** Znowu kierowca stanął na wysokości zadania, a poziomem pracy dostosowały się do niego inne służby MPK: w przegubowej solniczce zrobiło się głośno i gęsto za sprawą rozrabiającej i palącej papierosy grupki młodzieży. Po dowiedzeniu ich na Sobieskiego, do akcji wkroczyli wezwani funkcjonariusze NN i Policji. Wreszcie nastąpiło właściwe wykorzystanie uprawnień przez pracownika Nadzoru Ruchu –

okazało się, że jeden z prowadzących nie miał biletu. W radiowozie grzecznie poczekał na ustalenie danych przez Policję, gdy wtem pojawiła się słynna grupa kontrolerów 045, 054 i 064, przywożąc tatrą kolejną porcję zbuków do potwierdzenia danych. Kontroler 064 nałożył więc również opłatę dodatkową na nieco już zmiętygowanego i zdezoorientowanego rozwojem sytuacji chojraka.

**24.12. 1622 95/1** Pasażerowie jednego z porannych kursów linii 95 już dzwoniли o dowieszenie opłatka i karpia, gdy po raz kolejny zapory na przejeździe kolejowym za Strzeszynkiem wykazały stan nienormalny i się nie otworzyły. Na szczęście zanim przybyła ekipa pokemonów z PKP Infrastruktura przejechał kolejny pociąg w stronę Estakady i przeprawa raczyła się samoczynnie odblokować. Wstrzymanie trwało 40 minut.

**24.12. 675 7/2 i 98+97 1/8** W świątecznym niewątpliwie nastroju był pewien mężczyzna na pętli Zawady, który nagle bez widocznej przyczyny zaczął policzkować siedzącą w helmucie pasażerkę. Damskiego boksera w kategorięczny sposób ujęli motorowi MPK Poznań i przekazali w ręce właściwych organów.

**25.12. 1334 85/3** Wjeżdżający do zatoczki przystanku Główna solaris został zdzielony kopniakiem przez jednego z grupki barczystych szkodników stojących na chodniku. Po tym akcie ekipa schowała się w jednej z bram, kierowca został zaś powiadomiony przez pasażerów o zbitej szybie w drzwiach. Wyprosiwszy niestety tych ostatnich, w porozumieniu z NN pojechał jeden przystanek dalej, gdzie autobus zabezpieczył pracownik Nadzoru, zaś kierowca w radiowozie Policji udał się na poszukiwania sprawcy. Akcja zakończyła się pełnym sukcesem i tępy osilek został obciążony kosztami dewastacji.

**28.12. 1123 239/1** Dość hardkorowa jest ta nocna linia, a zdarzenia, w które obfituje, również wykazują mocną tendencję do dywersyfikacji jakościowej. Tym razem pod koła jelicza wpadł psiak. Kierowca przejęty losem czworonoga (z którego, gwoli reporterskiej ścisłości, wiele nie zostało) wybiegł na zewnątrz autobusu i niemal natychmiast został napadnięty przez kobietę odśnieżającą chodnik. Używając słów powszechnie uważanych za obraźliwe określiła ona precyzyjnie swoje zdanie na temat wiodącego poznańskiego przewoźnika, a kierowcę nazwała dosadnie „głupim i bezmyślnym mordercą zwierząt”. Na trasę wyjechał autobus zastępczy i...

**28.12. 1537 239/1** Dziarski kierowca usiłował zapobiec terrorowi, jaki zaczęli szerzyć chuligani w jego nocce nieopodal Żeromskiego. Rozpoczęli oni wulgarną i z gruntu fałszywą kontrolę biletów, napędzając stracha pasażerom. Po wciśnięciu napadowego i wezwaniu Policji rozpięchli się jednak w mrokach grudniowej nocy.

## 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](mailto:przystanek.kmps@interia.pl)  
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak ([kurczakk@interia.pl](mailto:kurczakk@interia.pl))  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Adam Białas,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Łukasz Nowicki,  
Maciej Rudzki, Piotr Wawrzyniak, 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.