

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 2 (70)
15 lutego 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Zima w MPK

Łukasz Bandosz

Tegoroczne mrozy dały nam w kość. Założę się, że wśród czytelników nie ma osoby, która nie zmarzła i nie odczuła -20 stopni C na własnej skórze. Temperatury tego rzędu mają również przemożny wpływ na funkcjonowanie naszego lokalnego przewoźnika. Największe utrudnienia w ruchu zarówno tramwajów, jak i autobusów powodują opady śniegu. Przy obfitych śnieżycach pobożnym życzeniem byłyby jedynie opóźnienia spowodowane dostosowaniem prędkości do warunków atmosferycznych lub korkami. Niestety – nie jest tak pięknie. Dla komunikacji autobusowej podający śnieg oznacza znacznie większe problemy, przede wszystkim wzrasta zagrożenie kolizją z innym użytkownikiem ruchu, szczególnie takim poruszającym się na letnich oponach. Komunikacja tramwajowa boryka się w takich sytuacjach z jeszcze większymi komplikacjami. Na niewydzielonym torowisku tramwaj stoi w korku razem z samochodami, a kierowcom zdarza się trafić swoją *puszką* w zieloną *bimbę*. Dla tramwajów ogromny kłopot stanowi błoto pośniegowe spływające do zwrotnic oraz zapychający je świeży puch. Przy bardzo obfitych opadach nawet najlepiej ogrzewane zwrotnice przestają funkcjonować jak należy. Wszechobecna maź, powstająca w wyniku dodania do śniegu mieszanki piasku i soli, przy kilku stopniach poniżej zera potrafi również uszkodzić niejedne drzwi wozu tramwajowego.

Na szczęście ostatnimi czasy pogoda oszczędziła nam takich atrakcji, za to pokazała, co oznacza prawdziwa zima. Jak się okazało, MPK zdecydowanie łatwiej radzi sobie z niską temperaturą niż z obfitymi opadami śniegu. Wszelkie działania konieczne dla uniknięcia negatywnych skutków zimowej aury ujęte są w planach, które są uruchamiane przy określonych warunkach atmosferycznych. A jak to wyglądało przy ponaddwudziestostopniowych mrozach? W takiej temperaturze powstaje zagrożenie osadzania się lodu na sieci trakcyjnej. Taka szadz po kilku godzinach mogłaby doprowadzić do uszkodzenia niejednego pantografu lub nawet zerwania sieci. W tej sytuacji komunikacja tramwajowa mogłaby być sparaliżowana od samego rana. Aby temu zapobiec, od 23 do 5 po całym mieście kursowały trzy wozy tramwajowe, tzw. *przecieraki*. Każda zajezdnia delegowała jeden tramwaj, który miał wyznaczoną trasę – w ten sposób w każdym rejonie miasta kilka razy w ciągu nocy pojawiała się *bimba*. Dwa razy miałem przyjemność przecierać szlaki krótkim hełmutem z Madaliny. Muszę przyznać, że to całkiem przyjemna praca. Ulice są puste, jedzie



Madaliński GT6 602 (ex Rheinbahn Duesseldorf 2512) jako nocny przecierak na Polabskiej. Fot.: Mikołaj Wydra


się ze spokojem, bez pasażerów. Do pełni szczęścia włączone radio i gorąca herbatka, czego chcieć więcej? Poza *przecierakami*, w mroźne noce można spotkać wielu sieciowców, którzy intensywnie kontrolują trakcję. Jednak bardzo niskie temperatury to nie tylko szadz na sieci, ale również zamarzające zwrotnice i częściej pękające szyny. W pierwszym przypadku *przecieraki* gwarantowały regularne przestawianie zwrotnic w całym mieście. Jeżdżąc w nocy obserwowałem również wielu torowców czyszczących zwrotnice w różnych rejonach miasta. Mogę wręcz stwierdzić, że tak czystych zwrotnic, nawet tych nieużywanych w ruchu liniowym, nie widziałem nigdy, a przy poniżej -20 stopniach C wszystkie działały wprost idealnie. Torowcy wykorzystywali również swoje pługi. Mimo braku opadów białego puchu zgamiano nimi stary śnieg, który często zalegał na torowiskach. Maszyn tych używano na trasach, gdzie tory są umieszczone w jezdni. To jeszcze nie wszystkie działania podejmowane podczas dużych mrozów. Np. na zajezdni Madalińskiego wszystkie wozy stojące w nocy miały włączone ogrzewanie, dzięki czemu rano motorniczy wchodził do ciepłego tramwaju, a – co najważniejsze – mechanizmy drzwiowe nie zamarzały. Nagrzany wagon wywoływał wręcz uśmiech na twarzach pierwszych pasażerów po wyjeździe z zajezdni.


Opisane przeze mnie działania, podjęte, aby zapobiec negatywnym efektom ponaddwudziestostopniowych mrozów, nie wydają się niczym szczególnym. Jednak te czynności wystarczyły, aby poznański przewoźnik funkcjonował bez większych problemów. Gdy rano wróciłem do domu z tzw. *przecierki*, postanowiłem poczytać, jak w innych miastach tramwaje radzą sobie z mrozem. Niestety – czytałem głównie o sieciach pozrywanych przez pierwsze, wyjeżdżające

z zajezdni tramwaje. W wielu przypadkach dochodziło do wykolejeń na zwrotnicach, inne pozamarały i nie udawało się ich przełożyć. Były przypadki, że rano nie udało się ruszyć zamrzniętych wozów. Na szczęście nam oszczędzono wielu niespodzianek tego typu, zarówno tramwaje, jak i autobusy wyjeżdżały na trasy i służyły mieszkańcom Poznania w te bardzo mroźne dni...

Drobnica najdrobniejsza

Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak, Piotr Wawrzyniak


 Uściślamy informację sprzed miesiąca. Od wtorku do piątku o godzinie 20:43 wyjeżdża na trasę 18/6, która o 20:54 podmieńca na Ogrodach 18/2 i wykonuje za nią resztę kursów. Potem ze Starołęki zjeżdża do zajezdni, ale przez Rynek Jeżycki, gdzie skręca – po nieużywanym od dłuższego czasu łuku – z Dąbrowskiego w Kraszewskiego, a następnie zamienia się w N21/2. (PW)


 W styczniu w Poznaniu pojawiły się dawno nie widziane nocne *przecieraki* w postaci wagonów liniowych. Podczas największych opadów śniegu jeździły one razem z pługami odśnieżnymi. Po ustaniu mrozów, gdy *przecieraki* zakończyły swą działalność, pługi odśnieżne rozpoczęły akcję zmniejszania ilości śniegu w torowiskach. Jeden z nich (2037) dość szybko zdefektował. Tymczasem dzielni torowcy przy pomocy wywrotki kamaza i koparko-spycharki przeprowadzili akcję wywózki śniegu. (PW)





Jednym z zimowych problemów są nieczytelne filmy, tablice i wyświetlacze. Z utrudnieniami pogodowymi MPK poradziło sobie dobrze, mróz i śnieg nas nie pokonały.


Fot.: Marcin Jurczak, 16.12.2005


 Wagony z S2 i S3 masowo jeżdżą na myjkę do zajezdni Głogowska. W ruchu znajduje się do dziesięciu wozów jednocześnie, akcja przebiega sprawnie. (TG)


 Zelektryfikowano dodatkowy tor na Budziszynskiej, położony przy płocie od strony Grunwaldzkiej. Obecnie stoją na nim doczepka do drezyny torowców, szlifierka i pług 2037. (TG)

 Wagon GT6 610 otrzymał drugą połówkę ostatnich drzwi z partii skrzydeł zakupionych w 1999 roku w Niemczech. Malowanie tej połówki wskazuje na Duisburg lub Dessau (Duisburg sprzedawał swoje GT8 do Dessau). (TG)

 Ciężkie walki w ZNT: obok siebie stoją wybebeszony 112 i uzbrajany nowy 112. Biskupice dzwonią do S1 z pytaniem, jaki numer nakleić na kolejne pudło i otrzymują odpowiedź, że 162, chociaż stary 162 jeszcze w najlepsze jeździ po ulicach. Akcja pozyskiwania wszelkich danych na temat podmian poznańskich pudeł wkracza w fazę realizacji, gdyż żarty się skończyły i niebawem możemy już kompletnie nie dojść, który wagon ma czyje pudło. Według pobieżnych obliczeń obecnie w obiegu znajduje się nadmiar co najmniej dziesięciu pudeł. (TG)

 Od 1 stycznia Rondo Przybyszewskiego jest Rondem Jana Nowaka-Jeziorańskiego (RJNJ). A wydawało się, że nazwy dłuższej niż „Rondo Przy-by-szew-skie-go” już się nie doczekamy. Nie sprawdzaliśmy ile czasu tramwajowym i autobusowym „gadaczkom” zajmuje wyrecytowanie nowej nazwy przystanku. (MJ)

 Wagon GT8 numer 656 dzielnie służy na linii nocnej (powoli przyzwyczajając nasze oczy do nocki tramwajowej w reklamie). Wyposażony jest także w radiotelefon. Ptaszki ćwierkają, że przełożony z wozu 657. (MJ)

 Miasto Poznań reprezentowane przez Zarząd Dróg Miejskich ogłosiło przetarg na wykonanie zintegrowanego systemu sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej. Projekt współfinansowany jest przez UE z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Modernizowane będą skrzyżowania Grunwaldzkiej z Palacza, Jugosłowiańska, Miczurina, Jawornicka, Jeleniogórska, Grotkowska i Malwowa. (MJ)



Po wypadku w dniu 11 lutego br mocno poobijane jest Combino 512. Szczegóły „bomby” – za miesiąc.

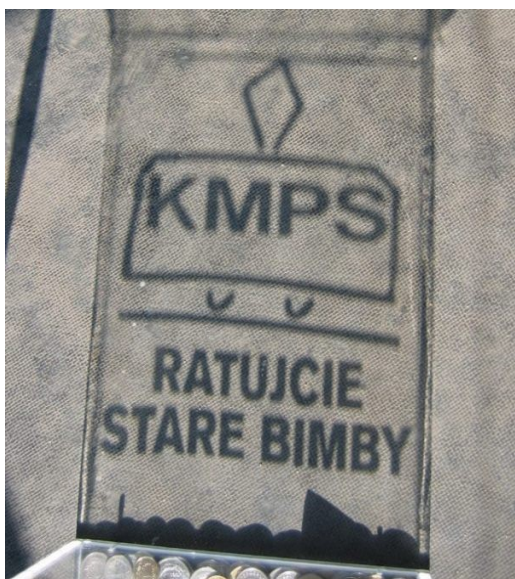
Fot.: Marcin Jurczak, 11.02.2006

Kwesta – finał

Zarząd stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu informuje, że na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.VII/5022-2/05 z dnia 20 stycznia 2005 roku przeprowadził zbiórkę publiczną w terminie od 27 stycznia 2005 r. do 26 stycznia 2006 r.

Celem zbiórki było zgromadzenie funduszy na remont zabytkowych wagonów tramwajowych typu S2D (duży *szczeciniak*) oraz typu Heidelberg. W wyniku kwesty, przeprowadzonej w pojazdach zabytkowych i w punktach sprzedaży biletów MPK, oraz na podstawie wpłat na rachunek stowarzyszenia zebrano środki w wysokości:

- 4 392,13 złotych, 148 koron czeskich, 166 koron słowackich oraz 40,60 Euro – zebranych do puszek kwestorskich. Rozliczenie środków zebranych do puszek odbyło się dwukrotnie przez specjalnie wybrane komisje.
- 891,89 złotych – zebranych dzięki wpłatom na rachunek stowarzyszenia.



Kolegi Mikołaja fotograficzne wariacje na temat puszkki KMPS-owej.

Fot.: Mikołaj Wydra

W sumie podczas zbiórki pozyskano środki na kwotę 5 284,02 zł (plus wspomniane waluty obce).

W imieniu stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych pragnę podziękować wszystkim, którzy wzięli udział w zorganizowanej przez nas zbiórce publicznej. Mam tu na myśli osoby oraz podmioty, które dokonały wpłat do puszek kwestorskich oraz na rachunek stowarzyszenia, a także wszystkich tych, którzy w ramach wolontariatu czynnie uczestniczyli w wielu akcjach organizowanych przez KMPS w 2005 roku.

Prezes Zarządu KMPS

Krzysztof Dostatni

Światłem w tramwaj

Marcin Jurczak

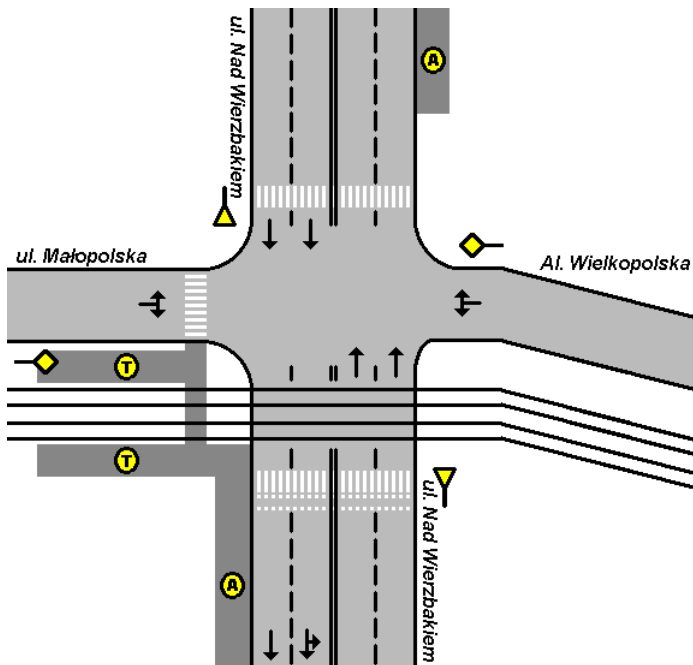
Temat skrzyżowania ulicy Nad Wierzbakiem z ulicą Małopolską i Aleją Wielkopolską powraca jak bumerang*. Spójrzmy na ten węzeł komunikacyjny, ale nie z perspektywy lokalnej społeczności (mieszkańcy ul. Nad Wierzbakiem kontra Rada Osiedla Sołacz), a – jak przystało na miłośników komunikacji o szerszym polu widzenia – transportu nie tylko lokalnego.

Skrzyżowanie wspomnianych arterii nie od dziś stwarza problemy. Nietypowy układ pasów jezdni w połączeniu z linią tramwajową daje miksturę, którą zatruł się już niejeden kierowca (dla przypomnienia na obrazku schemat krzyżówki). I mamy pytanie: czy zamontować na nim sygnalizację świetlną? Ewentualnie, jakie inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo można tam wprowadzić? Z punktu widzenia miasta, jest to skrzyżowanie obsługujące ruch pojazdów

kierujących się z jego zachodniej części (i przedmieść) do centrum. Przejmuje ono więc ruch miejski, nie tylko lokalny.

Sygnalizacja świetlna

Zakładając utrzymanie ruchu we wszystkich obecnie funkcjonujących kierunkach, cykl sygnalizacji świetlnej musiałby mieć co najmniej 3 fazy. Pierwsza dla tramwaju, druga dla samochodów jadących na wprost ul. Nad Wierzbakiem (w obie strony), trzecia dla samochodów skręcających z Małopolskiej i Wielkopolskiej (a nawet, zakładając ułomność kierowców – osobne fazy dla prawo- i lewoskrętów). Kto odnosi korzyści z takiego rozwiązania? Tak naprawdę – nikt. Piesi prędzej czy później zaczną przechodzić na czerwonym świetle (zwłaszcza widząc zbliżający się autobus lub tramwaj – będzie więc dla nich bardziej niebezpiecznie niż obecnie). Samochody jadące Małopolską (np. o 7.30 rano) utkną w korku, na ulicy



Rys.: Marcin Jurczak

Nad Wierzbakiem będzie podobnie. Dodatkowa sygnalizacja spowolni tramwaje (jakoś nie wierzę w możliwość ustawienia pełnego priorytetu dla komunikacji szynowej). W porannym szczycie tramwaj utknie także w ciągu pojazdów jadąc w dół ulicy Wołyńskiej (Tak! To będzie korek samochodów stojących przed światłami, które znajdować się mają kilkaset metrów dalej!!!). Jeden pas ruchu ulicy Małopolskiej jest bowiem wydajny właśnie dlatego, że ruch samochodowy płynnie przedostaje się na Nad Wierzbakiem i dalej rozjeżdża w Aleję Wielkopolską (II nitka ulicy, poza naszą schematyczną mapką) i w stronę ulicy Kościelnej.

Po co zmieniać?

Załóżmy, że układ skrzyżowania nie ulega zmianie (czyli światel nie ma). Warto pokusić się o drobne korekty (mała rzecz, a cieszy!) oraz, mówiąc językiem ekonomistów, inwestycje odtworzeniowe. Kierowcy, przejeżdżając samochodem przez to skrzyżowanie (zwłaszcza w relacji: Małopolska – w prawo – Nad Wierzbakiem), nierzadko koncentrują się nie na ustąpieniu pierwszeństwa pojazdom szynowym, ale na tym, by na dziurawej kostce nie pourywać elementów podwozia. Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa wypadaloby więc zacząć od wymiany nawierzchni. Przy okazji zalecam kosmetykę coraz bardziej dziurawej ulicy Małopolskiej. Samochód na łuku, na pofalowanej i niechlujnie połatanej kostce ma dużo niższą przyczepność. Niejeden kierowca, skupiając się na międzydziurowym słalomie, wjechał prosto pod nadjeżdżający tramwaj.

Argument o trudności i nieczytelności skrzyżowania Małopolska / Nad Wierzbakiem / Wielkopolska... jest chybiony. Jest ono poprawnie oznakowane, jego bezpieczne przejechanie wymaga po prostu chwili skupienia. Trudno bowiem wymagać, aby wszystkie skrzyżowania w mieście miały kształt „iksa” i by ruchem na nich sterowały na przykład zasady rodem z krainy jaskiniowców (sprytniejszy jedzie pierwszy).

Także opowieści o motorniczach, którzy specjalnie dojeżdżają do krzyżówki z dużą prędkością i „straszą” kierowców, ostro przed nimi hamując, to bajki stworzone chyba tylko do celów propagandowych. Tramwaj jadący z jednej strony ma przed przejazdem przez jezdnię przystanek,



Na tramwaj linii 9/1 (wagon 602 przez przypadek okazał się być gwiazdorem siedemdziesiątego numeru Przystanku) polują skręcający w lewo z Wielkopolskiej renault traffic i podążający Nad Wierzbakiem polonez.

Fot.: Marcin Jurczak, 13.02.2006

a z drugiej – łuk. Wytracenie prędkości (lub zatrzymanie) przed pokonaniem skrzyżowania jest więc niezbędne.

Wnioski

Budowa sygnalizacji świetlnej na rozważanym skrzyżowaniu nie ma sensu. Istnieje jednak możliwość wprowadzenia drobnych korekt. Wyraźne oznakowanie poziome (skręcając w prawo skręcamy na prawy pas, w lewo na lewy) poprawiłoby zarówno bezpieczeństwo, jak i przepustowość krzyżówki. Do tego lepsza nawierzchnia i więcej znaków pionowych ostrzegających przed tramwajem. Pozostaje jeszcze jeden argument za pozostawieniem skrzyżowania w obecnym stanie. Kawałek dalej (Nad Wierzbakiem / Wojska Polskiego / Gen S. Maczka) stoi już jedna sygnalizacja świetlna. Jej wprowadzenie kilka lat temu sprawiło, że samochody zaczęły ją objeżdżać innymi, osiedlowymi uliczkami. Relatywnie nieduże potoki pojazdów sprawiają bowiem, iż w takich miejscach na wprowadzeniu nowej, kolorowej organizacji ruchu tracą czas prawie wszyscy.

* W dniu 27 stycznia na stronach internetowych Gazety Wyborczej, a następnie w samej GW ukazała się spora publikacja na ten temat.



On też... myślał że zdąży

Fot.: Marcin Jurczak, 05.01.2004



Po latach znów na linii 14. 102N numer 1...

Fot.: Mikołaj Wydra, 8.01.2006

8.01.2006 to pamiętna data kolejnego finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy „pod batutą” Jerzego Owsiaaka. Wolontariusze kwestowali w całym mieście, zbierając pieniądze do skarbonek. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych wziął czynny udział w akcji Orkiestry, by pomóc potrzebującym. W niedzielne przedpołudnie na trasę linii 14 wyruszył jedyny w swoim rodzaju książę *kanciak*. Tramwaj kursował do późnych godzin popołudniowych, zwracając uwagę swym kremowo-zielonym, błyszczącym lakierem, wyróżniającym go spośród masy „zwykłych” zielono-żółtych tramwajów i autobusów. Nic więc dziwnego, że pasażerowie tłumnie garnęli się do przejażdżki takim wagonem. Na pokładzie *kanciaka* każdy mógł wrzucić do puszkki datek na rzecz Wielkiej Orkiestry

Świątecznej Pomocy, za co dostawał znane już małe, czerwone serduszko i promienny uśmiech kwestujących, którzy pracowali przy wydatnej pomocy członków KMPS, dbających o porządek w wagonie. A współpracującymi z nami wolontariuszami byli tego dnia uczniowie VII Liceum Ogólnokształcącego w Poznaniu. W moim odczuciu całe przedsięwzięcie, jako cykliczna już impreza, wypadło świetnie, spotykając się – jak zwykle – z dużym zainteresowaniem klientów MPK.

Ja, skromny autor tego tekstu, jak zwykle gratuluje wspaniałej organizacji tegorocznej imprezy wszystkim zainteresowanym, jednocześnie żywiąc nadzieję, iż kolejne imprezy będą dla WOŚP równie efektowne, jak efektywne.

WOŚP z udziałem KMPS:

13.01.2002, N 2602 (solo) na linii 2.

12.01.2003, N+ND i 102Na (2602+2456 i 71) na linii 20 – trasa: Miłostowo – Rondo Kaponiera, przez Rondo Śródką i Plac Wielkopolski.

11.01.2004, 102N 5 na trasie linii 14, zbiórka połączona z „Pożegnaniem stodwójek”.

09.01.2005, N+ND na trasie Ogrody – Marcinkowskiego



...i 102N 5, dwa lata wcześniej.

Fot.: Marcin Jurczak

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 10 lutego 2006

numer	poprzednio	kolor	obecnie	kolor	uwagi
zmiany reklam i malowań:					
228+227	Franke	biało-pomarańczowy	-	barwy MPK	
230+229	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
270+271	Kerakoll	biało-szary	-	barwy MPK	
294+295	Puma	czerwony	-	barwy MPK	
340+341	Plus	niebiesko-pomarańczowy	-	barwy MPK	
408	Lech	zielony	-	barwy MPK	
678	Komputronik	niebieski	Komputronik	biało-żółto-czerwony	odnowa

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

01.01. 62/1 1517 Na Dworcu Rataje, podczas naprawy drzwi w uszkodzonym ikarusie, do środka pojazdu dostał się pasażer. Musiał jeszcze boleśnie odczuwać skutki minionej nocy, gdyż zaczął się awanturować z kierowcą, a na mechaniku próbował wymusić nieco szybszą naprawę. Mechanik chciał cierpliwie znieść natręta, lecz nie przyniosło to rezultatów. Nietrzeźwy pasażer najpierw naruszył nietykalność cielesną pracownika MPK, a po krótkiej wymianie argumentów uciekł z krwawiącym nosem.

02.01. Przy pomocy przegubowej *solniczki* przeprowadzono testy przejazdu autobusu prawym pasem w dół ulicy Roosevelta, a następnie pod wiaduktami prosto w Pułaskiego (równoległe do lewego pasa, którym normalnie odbywa się ruch samochodowy). Próby wypadły pomyślnie – pojazd nie powoduje zagrożenia dla innych uczestników ruchu, należy się więc spodziewać powstania kolejnej służby dla autobusów MPK.

06.01. Stacja benzynowa JET, położona przy skrzyżowaniu Kruczej i Zamenhofska, zafundowała pasażerom MPK niezłe

zamieszanie. Z powodu pęknięcia zbrojonego przewodu doprowadzającego gaz do uchwytu wyprowadzającego nastąpiło rozszczelnienie instalacji. Tramwaje skierowano przez GTR (z wycofaniem tkwiających w blokadzie do Ronda Rataje), a autobusy przez Piłsudskiego. Z powodu całkowitego wstrzymania ruchu, w godzinach 20.13 – 21.50 odcinek Dolnego Tarasu Rataj pozbawiony był jakiegokolwiek komunikacji.

12.01. Wieczorem nastąpiła awaria zasilania na pętli Budziszynska, która zmusiła pociągi linii 6 i 15 do kursowania na Junikowo w godzinach 21.22 – 21.52 i 22.18 – 22.25. Pobieźnie zaleczono sytuację, łącząc na tym samym kablu tory odstawcze i pętlę.

15.01. 13/4 302+303 Do stojącej na przystanku przy Rondzie Rataje *stoptki* podbiegała kobieta, która przyjęła zbyt duże wychylenie ciała na łuku i wyłożyła się jak długa na przejściu przez tory. Skutkiem tego niefortunnego zdarzenia rozkwaśiła sobie nos. Karetka operowała w miejscu zajścia w godz. 22.12 – 22.23.

20.01. A/1 1078 Kunszt kierowcy przegubowego MAN-a (zdjętego doraźnie z 91/3) wyszedł na jaw na zjeździe ul. Św. Marcin w stronę Kupca. Wóz ustawił się w poprzek jezdni, powodując kolosalne wstrzymanie ruchu, które zawróciło strumień *puszek* przez Marcinkowskiego w stronę Okrągłaka. Ciężko wystraszonego kierowcę wraz z jego busem skierowano po całej akcji na Os. Kopernika.

21.01. 15/3 505 Niesprzyjające nowoczesnej technologii tramwajowej warunki pogodowe przyczyniły się do powstania niezłego bałaganu. W nocy zasypało śniegiem między innymi tory odstawcze na Budziszynskiej. Z powodu oblodzenia ślizgów pantografu jazdy odmówiło combino, które o poranku usiłowało się wygramolić przez pętlę na trasę. Wraz z nim zablokowane zostały pociągi 17/7 154+155, 6/6 180+179, 15/5 508 i 15/6 513. Po doraźnym otrzepaniu z lodu combino udało się ruszyć, jednak zatrzymało się już na dobre na łuku wyjazdowym z pętli, w rozjazdach trasy junikowskiej. Wstrzymanie powiększyło się o 1/2 182+181, 13/2 250+249, 6/7 210+209 i 6/2 146+147. W międzyczasie przybyła 15/2 509, której pantograf oczyszczono z lodu. Po sprzęgnięciu 505 ze 154+155, *stoptka* wypchnęła pechowca do Jawornickiej, skąd o własnych siłach udał się do zajezdni. Ruch na Junikowo wznowiono, za to zaniemógł **513**, któremu od śniegu zastrajkował hamulec centralny. W protokole pozdarzeniowym zalecono, by w mroźne noce chować combina do hali zajezdni Głogowska...

22.01. 7/1 657 Służby drogowe odśnieżające ulice, przyzwyczajone do prostopadłego ruchu na skrzyżowaniu Głogowskiej i Hetmańskiej, nie przewidziały, że tramwajom mogą być potrzebne łuki. Zasypaniu odłożonymi i zamarzniętymi skibami uległy łuki od miasta w stronę Arciszewskiego, skutkiem czego poranna wyjazdowa siódemka (tak, tak, świąteczny rozkład przewiduje połączenie Gajowa – Ogrody przez Głogowską i Hetmańską!) musiała przekreślić przez Górczyn.

28.01. 76/1 1810 Kierowca solarisa ze zdumieniem spostrzegł leżącego na jezdni (przy PKS-ie) mężczyznę, którego jadące samochody po prostu omijały. Zatrzymał autobus tak, by zabezpieczyć miejsce, i wezwał odpowiednie służby, które zajęły się śpiochem.

31.01. 3/4 71 Ostatniego dnia miesiąca Księżniczce przestały się podobać mrozy i mimo czujnego oka Grzesia udało jej się strzelić focha w postaci zwarcia w instalacji wysokiego napięcia.*

* – w następnych dniach na 3/4 „podziwiać” mogliśmy składy generacji 105. W dniu 13 lutego wagon 102Na widziano w hali na S3 z tablicami „3 / Wilczak” co sugerowałoby powrót Księżniczki na wilczakową linię tramwajową.

Styczeń – „zbiorówka”:

PASAŻEROWIE. W ciągu całego miesiąca nastąpiły 23 interwencje przy śpiących pasażerach, którzy – pogrążeni w objęciach Morfeusza – za nic w świecie nie chcieli powrócić do rzeczywistości.

RT6N1: Sześciokrotnie blokował się wózek C (środkowy) w różnych tatrach.

3G: O dziwo, *holendry* zaniemogły tylko cztery razy. Ta seria pod względem awaryjności nie jest już tak bezproblemowa jak 1G i 2G – ale też w starsze modele nie ingerowaliśmy tak głęboko (rejestratory zdarzeń, ograniczniki, blokady drzwi). 800 nie załączył jazdy 02.01., 803 miał zwarcie na I wózku 07.01., a 800 i 804 odmówiły jazdy po wypełnieniu kosza bezpieczeństwa śniegiem w dniu 21.01.

N21: Wśród zdarzeń styczniowych odnotowano między innymi:

- ➔ **21/22.01. 3:04 N21/1 669** W trakcie wjazdu na PST *helmut* został uderzony przez lecącego bokiem fiata 126p. Pojazd, przypominający wielkością miniaturowy samochód, trafił pomiędzy I a II drzwi.
- ➔ **22/23.01. 23:50 N21/1 656** Zamarznięty mechanizm zwrotnicy w Al. Marcinkowskiego był przyczyną przymusowego 20-minutowego postoju w oczekiwaniu na odsiecz. Tej nocy temperatura spadła do -28 st. C.

PRZYSTANEK zaprasza do współpracy:



Poznańska Galeria Komunikacyjna

www.p-g-k.prv.pl

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,
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.