

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 3 (71)
15 marca 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Akcja „Kórnicka”

Krzysztof Dostatni



Księżniczka na prawie historycznym ujęciu przy Kórnickiej.

Fot.: Krzysztof Dostatni, 27.06.2005

Już niebawem, bo w sobotę 18 marca 2006 roku (o ile termin nie zostanie ponownie przesunięty z uwagi na zamrznięty grunt), rozpoczną się prace przy przebudowie rozjazdów na skrzyżowaniu Jana Pawła II / Kórnicka. W tym miejscu zostanie podłączona do sieci nowa trasa tramwajowa, biegnąca przez Most św. Rocha. Inwestycja, której końca nie może się prawdopodobnie doczekać większość mieszkańców Poznania, rozpoczęta została w 2002 roku budową nowego Mostu św. Rocha, gdzie powstał pierwszy odcinek torowiska nowej trasy. Zanim jednak będziemy mogli cieszyć się szybkim połączeniem Rataj ze Śródmieściem, musimy znieść wiele uciążliwości, jakie przyniesie budowa kolejnych odcinków trasy.

Wykonanie przyłączenia trasy tramwajowej spowoduje zmiany w przebiegu tras ośmiu linii tramwajowych na okres około 2 miesięcy. Dzięki temu do łask wrócą wagony typu O, które we wrześniu ubiegłego roku odstawione zostały na Budziszynską. Zmiany tras przedstawiać się będą następująco:

Linia nr 1 (S-1, S-3) JUNIKOWO – Grunwaldzka – Reymonta – Hetmańska – Rondo Żegrze – Żegrze – Chartowo – **OS. LECHA**

Linia nr 3 (S-1, S-2) WILCZAK – Przelajowa – Winogrody – Pułaskiego – Roosevelta – Most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – 23 Lutego – Plac Wielkopolski –

Estkowskiego – Wyszyńskiego – Rondo Śródka – **Podwale – ZAWADY**

Linia nr 4 (S-1, S-2) POŁABSKA – Rondo Solidarności – Murawa – Winogrody – Pułaskiego – Roosevelta – Most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – 23 Lutego – Plac Wielkopolski – Estkowskiego – Wyszyńskiego – Rondo Śródka – **Podwale – ZAWADY**

Linia nr 5 (S-1, S-3) GÓRCZYN – Głogowska – Roosevelta – Św. Marcin – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Rondo Rataje – **Zamenhofs – Rondo Staroleka – Hetmańska – Rondo Żegrze – Żegrze – Chartowo – OS. LECHA**

Linia nr 6 (S-1, S-3) BUDZISZYŃSKA – Grunwaldzka – Roosevelta – Most Dworcowy – Królowej Jadwigi – Rondo Rataje – **Zamenhofs – Rondo Staroleka – STOMIL**

Linia nr 7 (S-2) OGRODY – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – **Rondo Żegrze – Żegrze – Chartowo – OS. LECHA**

Linia nr 11 (S-2, S-3) PIĄTKOWSKA – Trasa Piątkowska – Winiarska – Wołyńska – Wielkopolska – Pułaskiego – Roosevelta – Most Dworcowy – Królowej Jadwigi – Rondo Rataje – **Zamenhofs – Staroleka – STAROLEKA**

Linia nr 17 (S-1) OGRODY – Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – 23 Lutego – Plac Wielkopolski – Estkowskiego – Wyszyńskiego – Rondo Śródka – **Warszawska – MIŁOSTOWO**

Uruchomione zostaną dwie linie tramwajowe wahadłowe, obsługiwane wagonami typu O:

W1 OS. LECHA – KÓRNICKA (około 150 m przed skrzyżowaniem)

W2 RONDO ŚRÓDKA – KÓRNICKA (na wysokości DS2 Politechniki Poznańskiej)

Przebieg tras przedstawiamy również na mapce.

Zmiany tras tramwajów wiązać się będą oczywiście ze zmianą obsługi niektórych linii przez poszczególne zajezdnie. Z ciekawostek np.: na liniach 3 i 4 (zamiast linii 2) podziwiać będziemy m.in. wagony GT8, na linii 11 pojawią się wozy 105N z Wydziału S-3 oraz nasza Księżniczka, czyli

wagon 102Na 71, linia nr 18 również będzie obsługiwana „na spółę” przez Wydziały S-2 i S-3.

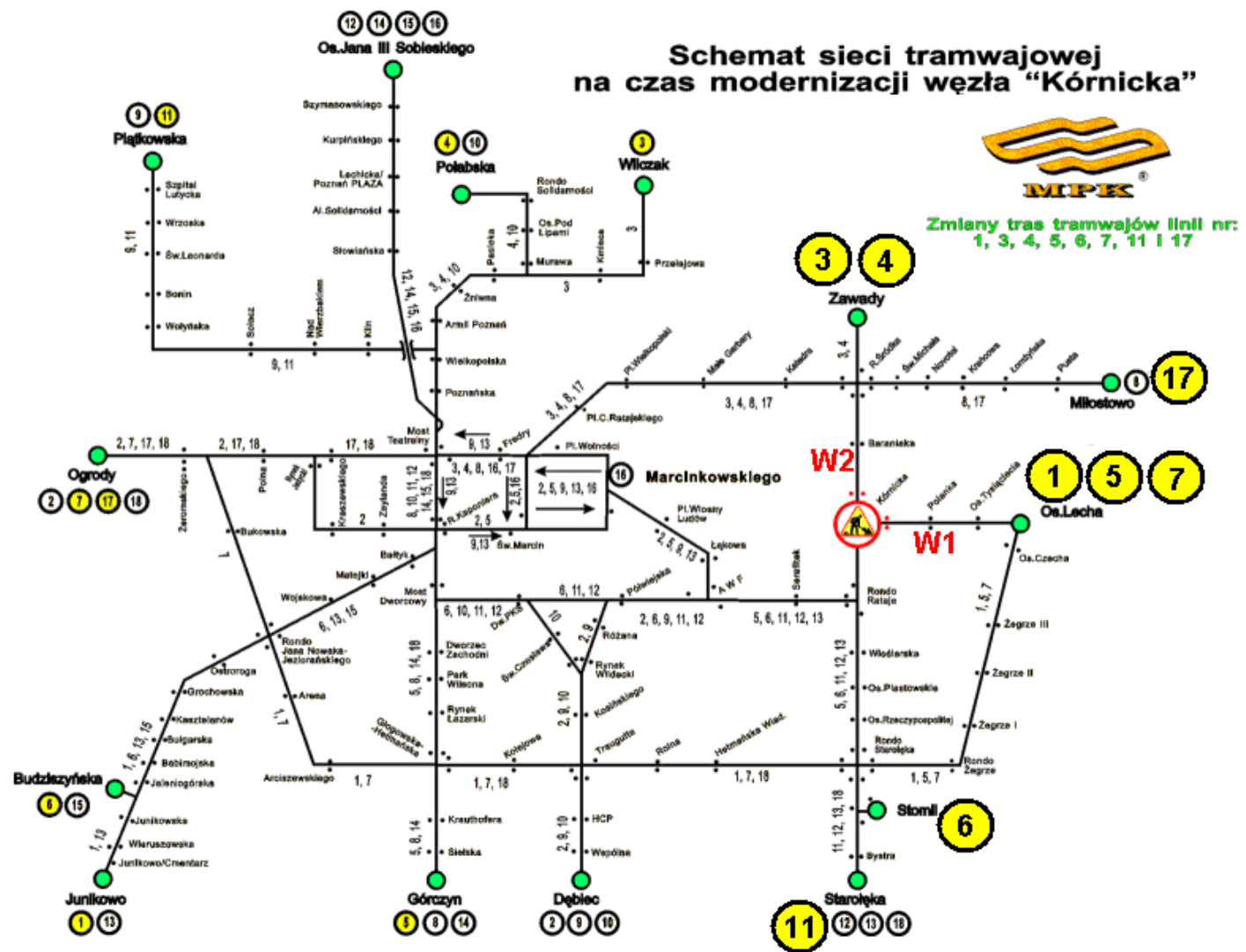
Warto podkreślić, że w ramach nowego rozkładu jazdy linie 3 i 4 w godz. 6.30 – 9.00 kursować będą z częstotliwością co 10 minut, co spowoduje wzmocnienie obsługi Ronda Śródka w kierunku centrum niejako czwartą linią tramwajową (co 10 minut linie 3, 4, 8, 17). Z uwagi na utrudnienia w ciągu Jana Pawła II spodziewać się można, iż wielu pasażerów zmieni trasy podróży i trzy linie tramwajowe w porannym szczycie komunikacyjnym nie sprostają potrzebom przewozowym. Po godz. 9.00, czyli po zakończeniu szczytu, część trójek i czwórek zjedzie do zajezdni i linie 3 i 4 funkcjonować będą zgodnie z obecnym systemem, tj. naprzemiennie, co 20 minut. Tak więc do dzisiejszych krótkich porannych zmian na linii 16 (kursującej od 6.30 do 9.00 co 5 minut) dołączą także podobne służby na liniach 3 i 4. Należy przypuszczać, że rozwiązanie to, podobnie jak na trasie PST, spotka się z aprobatą pasażerów. Linia 11 zarówno w soboty, jak i w niedziele kursować będzie od samego rana.

Ciekawym miejscem dla miłośników komunikacji miejskiej będzie pętla na os. Lecha, gdzie tramwaje linii 1, 5 i 7 będą nawracać tyłem i spotykać się z linią wahałową W1. Aby usprawnić przesiadki, utworzony zostanie dodatkowy przystanek tramwajowy, tuż za wyjazdem z tunelu z kierunku Chartowa. W przypadku braku możliwości wjazdu tramwaju na przystanek przyjazdowy na os. Lecha, pasażerowie drugiego tramwaju będą mogli sprawnie wysiąść i udać się na przystanek linii W1.

O ile linia W1 w miarę istniejących możliwości spełni swoją rolę przewozową, o tyle linia W2 w ciągu Jana Pawła II niestety będzie pełniła tylko rolę uzupełniającą dla autobusów „za tramwaj”, kursujących z Ronda Śródka do Ronda Rataje co ok. 5 minut. Z uwagi na zakres prac przystanek linii W2 oddalony będzie od skrzyżowania z Kórnicką o około 150 m, a od Ronda Rataje już o około 500 m, co niestety wpłynie na niską atrakcyjność tej linii wahałowej dla pasażerów udających się do Ronda Rataje. Niewykluczone jednak, że przez pierwsze dni objazdów spodziewać się można scenariusza, w którym w godzinach szczytu „za tramwaje” stać będą w korku, a pasażerowie będą szybciej pokonywali odcinek z Kórnickiej do Ronda Rataje pieszo, aniżeli podróżując autobusem.

Kosmetyczne zmiany obejmą także korektę przebiegu trasy autobusów linii 81 z C. H. M1 w kierunku Ronda Rataje – ulicami Piasnicką i Inflancką, zamiast ulicą Wiatraczną. Oznacza to, że autobusy linii 81 kursować będą w obu kierunkach identyczną trasą. Ponadto na ul. Baraniąka, na wysokości Katowickiej, utworzony zostanie przystanek „Katowicka n/z”, aby ułatwić okolicznym mieszkańcom korzystanie z linii autobusowych nr 57, 84 i 241.

Jak już wspomniałem, prace związane z przebudową skrzyżowania Jana Pawła II / Kórnicka potrwać około 2 miesięcy, więc nie pozostaje nam nic innego jak tylko uzbroić się w cierpliwość i ze spokojem znieść utrudnienia, które nas czekają.



Solaris Urbino (1)

Maciej Rudzki

Pod koniec lat 90. w podpoznańskiej fabryce Neoplan Polska (obecnie Solaris Bus & Coach), produkującej na licencji niemieckie autobusy, powstała koncepcja stworzenia nowoczesnego polskiego autobusu niskopodłogowego. W zamierzeniach pojazd miał być przeznaczony głównie dla odbiorców z Europy Środkowej, jednak – jak się później okazało – stał się bardzo popularny w całej Europie.

Solaris Urbino 12, bo o nim mowa, po raz pierwszy został publicznie zaprezentowany podczas poznańskich Międzynarodowych Targów Motoryzacji w maju 1999 r. Wyróżniał się bardzo nowoczesną sylwetką nadwozia, zaprojektowaną przez berlińską firmę IFS Designatelier, z charakterystyczną dla Solarisa asymetryczną przednią szybą. Dzięki zastosowaniu modułowej konstrukcji nadwozia, bolechowski inżynierom szybko udało się stworzyć rodzinę niskopodłogowców Urbino, mającą swoich przedstawicieli w niemal każdej klasie autobusów miejskich. W klasie MIDI pojawił się 9-metrowy pojazd Urbino 9 (w 2003 r. zastąpił go nieco dłuższy Urbino 10). W segmencie autobusów standardowych (MAXI) uplasowano 12-metrowe Urbino 12, natomiast w gronie autobusów wielkopojemnych (MEGA) – 3-osiowe Urbino 15 i 18-metrowe przegubowe Urbino 18. W 2001 roku do produkcji wprowadzono ulepszoną wersję Urbino (II generacja), w której m.in. zmieniono kształt wieży silnika, a także zlikwidowano część podestów wewnątrz autobusu. Pod koniec roku 2004 zaprezentowano pierwszy egzemplarz Urbino III generacji (a także niskowejściowy Urbino LE), który – w porównaniu do swoich poprzedników – nieznacznie zmienił wygląd zewnętrzny, dzięki czemu nowe Urbino nabrało bardziej „drapieżnych” kształtów.

Pierwsze dwa 12-metrowe Solarisy Urbino 12 pojawiły się w MPK na początku 2000 roku. Otrzymały numery taborowe 1334 i 1335, przydzielono je do zajezdni przy ul. Warszawskiej (wydział A-1). Autobusy te początkowo wyposażone były w mozaikowe tablice firmy PIXEL, podświetlane lampami ultrafioletowymi, które w pierwszych miesiącach eksploatacji wymieniono na podświetlane diodami tablice PIXEL LED. W 2000 r. do grona MPK-owskich solarisów dołączył jeszcze jeden Urbino 12, który otrzymał kolejny numer 1336. Pierwsze trzy poznańskie U12 to pojazdy I generacji. Ich jednostką napędową jest silnik MAN D0826 LOH 17 o mocy 169 kW (230 KM), spełniający normę emisji spalin Euro II. Autobusy wyposażone zostały w klimatyzację miejsca pracy kierowcy (klimatyzator umieszczono w tylnej części pojazdu), oraz

standardową solarisową deskę rozdzielczą. Cechą charakterystyczną pierwszej serii solarisów jest także spora liczba podestów wewnątrz pojazdu, przez co tylko 2 miejsca siedzące dostępne są bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi, a także poręcze w kolorze szarym (pozostałe solarisy MPK mają poręcze koloru żółtego).

Następna partia 12-metrowych *solniczek* dotarła do Poznania pod koniec 2002 roku. Wtedy w MPK pojawiło się 5 sztuk pojazdów II generacji, którym nadano numerację od 1337 do 1341. Autobusy te wyposażono w silniki MAN D0836 LOH2 o mocy 206 kW (280 KM), spełniające normę Euro III. Podobnie jak wozy z poprzednich dostaw, wyposażono je w klimatyzację kabiny kierowcy (klimatyzator, w przeciwieństwie do wozów I generacji, umieszczony został w przedniej części autobusu – nad kierowcą). Wnętrze nowych Urbino wyróżnia się większą powierzchnią niskiej podłogi (zlikwidowano podest w przedniej części autobusu, lokując zbiornik na przednim nadkolu). Zmieniono też wieżę silnika, która nabrała nieco bardziej masywnych kształtów. W tej partii większość foteli w przedniej części pojazdu została zamontowana tyłem do kierunku jazdy. Na życzenie przewoźnika na stanowisku kierowcy zamiast standardowego pulpitu Solarisa umieszczono deskę Siemens VDO. Dodatkowo autobus o numerze 1341 wyposażony został w system monitoringu przestrzeni pasażerskiej (później w system monitoringu doposażono też wóz 1340).

Rok 2003 był rokiem kolejnych zakupów Urbino „dwanastek”. Szeregi niskopodłogowców zasililo kolejne pięć 12-metrowych wozów II generacji. Nowe autobusy różniły się nieznacznie od solarisów zakupionych rok wcześniej. Zmieniono m.in. lokalizację zbiornika paliwa, który z nadkola powrócił na podłogę, „chowając” się pod fotelami. Z zewnątrz wozy 1342-46 wyróżnia trochę inny kształt klimatyzatora umieszczonego nad kabiną kierowcy. Samo stanowisko prowadzącego pojazd wyposażone zostało w pulpit VDO. Innym detalem wyróżniającym tę serię pojazdów jest inaczej podzielona boczna szyba kabiny kierowcy. Ma ona więcej części, co zmienia proporcje otwieranego okna. Ponadto przemieszczono lewe zewnętrzne lustro, które „powędrowało” w górę (dotychczas montowane było w dolnej części szyby). Wszystkie pojazdy z tej dostawy wyposażone zostały w system monitoringu przestrzeni pasażerskiej. Porządku w wozie strzegą 3 kamery (przednia – umieszczona w obudowie wewnętrznego wyświetlacza, który od tej serii stał się nieco mniejszy niż w poprzednich U12, środkowa – dająca obraz drzwi środkowych, oraz tylna).

Ostatnią jak do tej pory partię 10 solarisów Urbino 12 nabyto poprzez podpisanie umowy dzierżawczej na 5 lat. Zakłada ona, że MPK ponosi koszty przejechanych kilometrów, zaś koszty ewentualnych usterek i przeglądów pokrywane są przez producenta. Po wygaśnięciu dzierżawy MPK może wykupić eksploatowane pojazdy po preferencyjnej cenie. Dzierżawione solarisy otrzymały numerację od 1801 do 1810. Zasadniczo nie różnią się one od przedostatniej partii (1342-46), poza faktem, iż nie posiadają systemu monitoringu. Wewnątrz można je łatwo rozpoznać po głośnikach, które nie zostały ukryte w suficie, a są przytwierdzone do nadokiennech



Nowiuteńki Solaris U12, rocznik 2000.

Fot.: Maciej Rudzki, 2000

Podręczny słownik pojęć tramwajarskich

Łukasz Bandosz

Podręczny słownik pojęć tramwajarskich używanych przez motorniczych w pracy, spisany w miesiącu marcu roku pańskiego 2006, podczas służby na nocnej linii tramwajowej N21, przez motorniczego pracującego na Madalinie, specjalnie na potrzeby kultowego darmopisma „Przystanek”, na użytek miłośników komunikacji miejskiej oraz zwykłych śmiertelników, również do wzbudzania wśród nich śmiechu.

August – to nic innego jak tramwaj-holownik. Nazwa pochodzi z czasów, gdy na liniach były już polskie wozy, a na zajezdniach – jako robocze – jeszcze przedwojenne.

Bagażnik – część tramwaju znajdująca się za kabiną motorniczego.

Bomba – sytuacja, w której dochodzi do zbliżenia pomiędzy użytkownikami ruchu drogowego. Generalnie interesują nas bomby powodujące wstrzymanie ruchu tramwajowego.

Bydło, balast – nasi ukochani klienci i pasażerowie, którym jesteśmy wdzięczni za pracę i chleb.

Dolewka – określamy nią sytuację, w której do jakiejś zmiany dodano jedno kółko na innej linii (do N21/1 na dwójce, do N21/2 na osiemnastce, itp.). Wszystko po to, aby motorniczy pracował dokładnie tyle godzin, ile powinien pracować według miesięcznego grafiku.

Firanki – sytuacja, w której drzwi wozu odmawiają posłuszeństwa.

Grafik – miesięczny plan zmian, indywidualny dla każdego motorniczego. Z grafiku wyczytać możemy m.in. kiedy pracuje motorniczy i na jakiej zmianie, a także kiedy ma dzień wolny.

Kartoflisko – tak jeden z moich patronów określał stan torowiska pomiędzy Dębem a Traugutta. Zwane także kisiem lub budyniem.

Kloce – hamulec awaryjny, czyli szynowy. Zdarza się, że motorniczy zmuszony jest nagle zatrzymać wóz, wtedy daje po klocach.

Koryto – kulminacyjny moment służby motorniczego, czyli upragniona kilkunastominutowa przerwa na posiłek, oznaczona w rozkładzie apetyczną gwiazdką.

Kółko – dość istotna część każdego pojazdu, ale również element służby motorniczego. Zrobienie kółka oznacza przejazd tam i z powrotem. Kółko można również „wywalić” – przejechać w czasie zmiany o jedno kółko mniej niż nakazuje rozkład.

Kwadrat – prosty klucz służący m.in. do blokowania drzwi, otwierania szaf wysokiego napięcia i zwalniania zaciągniętych hamulców bezpieczeństwa w niektórych typach wagonów. W wagonach holenderskich występuje klucz zwany (także od kształtu) trójkątem.

Luzowanie – najpiękniejsza chwila podczas służby na pierwszej zmianie, czyli koniec pracy i zmiana obsługi. Kurs na luzowanie

jest najważniejszy podczas całej służby i prawie zawsze wykonany zgodnie z rozkładem.

Łyżwy – sytuacja, w której szyny są tak śliskie, że przewracają się na nich piesi, a tramwaje mają problem zarówno z ruszeniem, jak i z zatrzymaniem się. Taka śliska szyna przybiera czarny kolor od przeróżnych błotopodobnych substancji ją pokrywających.

Maraton – dwie krótkie zmiany połączone ze sobą w coś, co sięga krytycznych 12 godzin za sterami tramwaju. Służba dla miłośników i sadomasochistów. Czasem określenie to odnosi się także do zmiany trwającej „od rana do wieczora” – np. od 8 do 17.

Motylkowanie – tak właśnie nazywa się czynność prowadzenia wagonu typu N. Przyczyną tego jest posługiwanie się dwiema korbami, czasem jednocześnie. Motorniczy machający w ten sposób rękoma wygląda jak próbujący odlecieć motyl.

Patron – osoba, z którą świeżo upieczony motorniczy przejeżdża pierwsze 100 godzin służby. Patron to bardziej doświadczony motorkowy, który pokazuje różne sztuczki, jakich można używać na trasie w celu zrealizowania rozkładu jazdy.

Patyk, kita – odbierak prądu, czyli pantograf.

Poganiacz bydła – taki napis widniał pod przyciskiem dzwonka w jednym z wagonów typu N.

Puszka, blachosmród – bardzo licznie występujący pojazd komunikacji indywidualnej. Puszki często przeszkadzają poprzez zajeżdżanie drogi oraz blokowanie torowiska, zarówno w korku, jak i w przypadku złego parkowania.

Rozpylacz – osoba pełniąca funkcję dyspozytora na Gajowej. Taki wodzirej dbający o to, aby motorniczowie dobrze się bawili i o czasie wyjeżdżali z zajezdni.

Sekcja – izolator sekcyjny oddzielający poszczególne fragmenty sieci trakcyjnej, najczęściej ceramiczny kawałek trakcji, pod którym nie ma prądu. Przez sekcję należy przejeżdżać „na luzie”, w przeciwnym wypadku szarpie, błyska i naszemu tramwajowi robi się nieprzyjemnie. No i nie można ruszyć, jak się ktoś zatrzyma pantografem na takim izolatorze.

Stonka – zjawisko występujące w pojazdach komunikacji miejskiej zazwyczaj w bardzo licznych stadach, grupa pasażerów w wieku szkolnym, małe to i hałasuje.

Wajcha – znana również jako zwrotnica, czyli magiczne urządzenie, dzięki któremu tramwaj skręca. W zależności od tego, z której strony dobieramy się do takiej zwrotnicy, wyróżniamy wajchy najazdowe i zjazdowe.

Zjazd na budę – zjazd do zajezdni.

Tyle hasel na dziś, za miesiąc postaram się zaprezentować przeróżne gesty (i ich znaczenie), za pomocą których motorniczowie porozumiewają się na trasie.

O co chodzi z „iglicami”?

Marcin Jurczak



Na zdjęciu nr 1 widzimy iglice zwrotnicy przełożone w pozycji na lewo. Wagon 106 wykoleił się obydwooma wózkami. Poniżej – wstawianie na tory wykolejonego 512. Wagon 512 zjechał do zajezdni samodzielnie. Skład 106+105 pojechał (na II pantografie) na Gajową, skąd na Głogowską przyprowadził go holownik.

Fot.: 2*Marcin Jurczak, 11.02.2006



„Podczas przejazdu zwrotnicy torowej pod ostrze iglicy przy kolizyjnym kierunku jazdy, w sytuacji gdy z przeciwnika po sąsiednim torze nadjeżdża inny tramwaj – należy bezwzględnie zatrzymać prowadzony tramwaj przed zwrotnicą, do czasu przejechania przez nią całego składu tramwaju jadącego w przeciwnym kierunku”

(paragraf 34 punkt 3, Instrukcja służbowa dla motorniczych MPK Poznań Sp. z o.o.)

„Motorniczy prowadzący tramwaj odpowiada w każdym przypadku za wjazd na przełożoną zwrotnicę, bez względu na to kto i czy właściwie ją przełożył”

(paragraf 34 punkt 2, Instrukcja służbowa dla motorniczych MPK Poznań Sp. z o.o.)

O tym wypadku pisały już chyba wszystkie możliwe lokalne gazety, gazetki, biuletyny i (lub?) czasopisma. Jako miłośnicy nie możemy nie dodać paru słów od siebie. Na początek kilka faktów. Jest sobota, 11 lutego 2006, kilkanaście minut przed południem. Skład 106+105 jako 5/6 za chwilę ma przejechać przez skrzyżowanie przy Bałtyku. Przejeżdżać będzie jako drugi, na tym samym cyklu świateł, co jadąca przed nim czternastka. Z przeciwnika inne combo, 512, jako 14/2. Pociągi mijają się na zwrotnicy... i dochodzi do tragedii. Nie czas i miejsce oceniać, dlaczego zwrotnica przełożona była w pozycji w lewo i czy była zablokowana. W wyniku zderzenia wagon 512 zostaje silnie uszkodzony, ślady po wypadku widoczne są na długości czterech (z pięciu!) członów niemieckiego tramwaju. Najgorsze jest jednak to, że w wypadku kilka osób doznaje obrażeń. Stan jednej z nich („trafionej” sygnalizatorem, który znajdował się między torami i został wepchnięty przez *stopiątkę* do wnętrza combo) jest ciężki.

Jak to właściwie jest z tymi „iglicami”? Problem wydaje się prosty – ot, jest sobie przepis, motorniczy go złamał – i tyle. Sprawa jest jednak bardziej złożona. Należałoby odpowiedzieć sobie na pytanie, dlaczego motorniczowie łamią zakaz mijania się na zwrotnicach.

Inteligentna (mniej lub bardziej) sygnalizacja świetlna bardzo często płata nam różne figle. Są światła, które działają jak im się podoba. Do „dziwaków” należy też krzyżówka przy Bałtyku. Wiele razy stałem tam po kilka minut, oczekując na światło. W ostateczności zawsze można było „oszukać” i przejechać równocześnie z tramwajem jadącym z przeciwnika. Co jakiś czas – czy to przy światłach, czy to przy zwrotnicy – grzebali tam panowie w odbłaskowych kubraczkach.

Programy sygnalizacji (np. na rondach i krzyżówkach, gdzie torowisko jest pełną bądź prawie pełną „gwiazdą” – Traugutta, Głogowska/Hetmańska) często dają jednoczesne światło tramwajom jadącym na wprost w obu kierunkach. W optymalnej wersji tramwaje mijają się na środku skrzyżowania (czyli nie na iglicach). Wystarczy jednak, by jeden z nich ruszył o pół sekundy za późno, a drugi nie przyhamował i już mamy potencjalną sytuację kolizyjną.

Kolejnym problemem jest to, że tramwaj nie zatrzyma się w miejscu. Jeśli nawet dwa składy na Głogowska/Hetmańska miną się dokładnie na środku, istnieje duże prawdopodobieństwo, że wyrzucony wcześniej z torów ostatni wózek któregośkolwiek z pociągów uderzy w tramwaj jadący z przeciwnika. Odległość między torami, a także odległość pomiędzy zwrotnicami po obu stronach skrzyżowania, jest bowiem na tyle mała, że zatrzymanie tramwaju zanim uderzy w wagon jadący z przeciwnika może okazać się niemożliwe.

Nieprzyjemne wydarzenie z 11 lutego na pewno zwiększyło czujność motorniczych i ostudziło nieco zapał niektórych (wciąż nie wszystkich!!!) zwrotnicowych „piratów”. Oby zdarzeń takich było jak najmniej. Bo chociaż nie wszystko zależy od motorniczego, to w takiej sytuacji i tak zawsze on ponosić będzie winę za kolizję bądź wypadek.

1.02. 1016 78/4 Kilkoro pasażerów tanich lotów czarterowych nie umiało się zachować po tym, jak na Ławicy nie mogli oni nabyć biletów na przejazd autobusem MPK. Jedna z pań, zaopatrzona w dużą walizkę podróżną na kółkach, sponiewierała słownie kierowcę, który również nie miał biletów w ofercie. Wytrącenie pracownika MPK z równowagi psychicznej poskutkowało przybyciem odpowiednich służb.

3.02. 186+185 1/8 Sporo zamieszania wywołał niepełnosprawny umysłowo pasażer, który odegrał mistrzowską scenę psychodeliczną w drodze na Junikowo. Po przybyciu agentów Niebieskiej Szklanki okazało się, że nietomnego należy najpierw umieścić w Izbie Wytrzeźwień, gdyż wspomógł swe doznania mocną dawką używek.

3.02. 611 9/9 Siemensowska zwrotnica przy AWF od strony Strzeleckiej odmówiła współpracy z *helmutem*. Dwie dziewiątki skierowano na Osiedle Lecha. Powodem było zanieczyszczenie urządzenia piachem, którym posypywano ulicę.

4.02. 657 7/5 Łatwopalny wagon znowu zajął się sam sobą. Ponownie w roli głównej wystąpiła podsufitka w okolicach opraw żarówek oświetlenia wewnętrznego w trzecim członie.

6.02. 246+245 3/5 Po pokonaniu łuku koło Okrągłaka w stronę Staroleki motorniczy stwierdził samochód stojący w skrajni torowiska. Po złożeniu lusterka 5 wstrzymanych pociągów ostrożnie przejechało obok przeszkody. Dyżur przy samochodzie pełnił radiowóz NN, czekając na wezwany patrol Straży Miejskiej. Niestety jako pierwszy na miejscu pojawił się kierowca zawalidrogi, zelżył funkcjonariusza Nadzoru Ruchu, zignorował informację o wezwanej Straży Miejskiej i odjechał.

8.02. Linia 16 W godzinach 15:30 – 15:55, 17:40 – 17:55 i 22:39 – 22:50 zwrotnica na Marcinkowskiego za nic w świecie nie chciała ustawić się w położeniu na wprost. W tym czasie szesnastka wracała na Sobieskiego przez AWF i trasą linii 12. Utrudnienia przy zwrotnicy odczuwały też później tramwaje linii N21, które z powodu prowadzonych prac naprawczych ulegały opóźnieniom.

9.02. 1026 A/5 Jadący jako A/9 autobus musiał przymusowo wstrzymać jazdę przy Teletrze, gdy jeden z pasażerów nie zastosował się do polecenia kierowcy dotyczącego ściągnięcia butów z siedzenia. Leżanka z tyłu wozu była dla niego na tyle wygodna, że wszczął scysję. W efekcie na miejsce przybyła Policja, która musiała ustalić dane pasażera, gdyż ten nie miał ani dokumentów, ani ochoty do twórczej współpracy.

10.02. Linia 18 Pęknięcie lewej iglicy zwrotnicy dla lewoskrętu osiemnastki przy Teatralnym spowodowało zmianę trasy tej linii przez Kraszewskiego w kierunku Ogrodów. Wajchę naprawiono nocą.

10.02. 505 14/4 Podczas gonitwy z czasem rozkładowym na estakadzie PST nastąpiło zerwanie łańcucha służącego do ściągania i podnoszenia pantografu. Siemens zaczął źle wpływać na sieć trakcyjną, więc zepchnięto go na Sobieskiego przy pomocy 252+251.

10.02. 98+97 6/2 Zwrotnica przy Multikinie znowu pokazywała swoje fanaberie. Za jej przyczyną jedna z szóstek pojechała

przez Wildę i Łazarz, a do końca dnia trzeba było ją przekładać ręcznie.

10.02. 677 2/9 Dwaj pasażerowie urządzili sobie walkę wręcz w *helmucie* stojącym przy Traugutta. Spore straty po obu stronach zakończyły się przyjazdem kwalifikowanych likwidatorów zdarzeń nagłych w postaci wozu przewencji. Amatorski boks znajdzie swój finał w sądzie grodzkim.

15.02. 668 2/6 Efektownym fajerwerkiem w przedziale pasażerskim uraczył podróżujących w spokoju ludzi *helmut*, gdy fantastycznym blaskiem zapłonęły styczniki ogrzewania, położone nad kabiną motorniczego.

17.02. 140+141 2/3 Gromadka zaczepnych ćwierćinteligentów próbowała w mało wyrafinowany sposób podrywać pasażerki w centrum. Motorniczy natychmiast zgłosił to zdarzenie do Centrali i ekipa już po chwili miała eskortę w postaci NN. Zdążyli się przesiąść na piątkę, lecz przy Bukowskiej zostali już zgarnięci przez interweniujący radiowóz Policji.

18.02. 1493 85/3 Wystrój wnętrza jelicza vecto kompletnie nie spodobał się pewnemu krewkiemu inwalidzie. Będący pod wpływem alkoholu zawodnik począł czynić w kierunku kierowcy krytyczne uwagi na temat autobusu, a po podjęciu przez *drivera* interwencji siłowej dzielił go w rękę jedną z kul.

19.02. 656 N21/2 Kierujący nocką Zwierzak zgłosił zwisający luźno z wiaduktu magiczny element. Okazała się nim jedna z listew ochronnych sieci trakcyjnej.

20.02. 652 Podczas ciężkiej nocnej zmiany pracownik firmy sprzątającej JAWI pucował mopem wnętrze *helmuta*, do czasu aż przyszło mu do głowy wymyć sufit. Niestety zabiegu tego nie wytrzymała jedna z żarówek, a pracownik mokrym mopem umieścił się szeregowo z pozostałymi żarówkami w obwodzie.

26.02. 1356 76/4 Jeden z niegrzecznych mieszkańców Dębca zaczepiał w autobusie kilka pasażerek naraz. Po podjęciu odpowiednich kroków przez kierowcę sklął go od najgorszych, po czym zniknął w mrokach wieczoru. Po chwili wsiadł ponownie do wracającego autobusu, tym razem już z przyjacielem o ksywie „Kotlet”. Wywiązała się szamotanina połączona z groźbami karalnymi, zakończona rozjemczą interwencją Policji. Kierowcę podmieniono na inną linię.

26.02. 1363 51/5 Pracownicy firmy ochroniarskiej Delta z zafascynowaniem obserwowali ze swego samochodu pożar tyłu MPK-owskiego neoplana na samej Kaponierze. Gdy sytuacja wymknęła się już spod kontroli kierowcy, pomogli mu ugasić ogień swoją gaśnicą.

Zbiorczo holendry: dwa wypełnione śniegiem kosze bezpieczeństwa (802, 808), uszkodzenie silnika (805) i wybijanie nadmiarowego (805).

Zbiorczo tatry: osiem uszkodzeń wózka C w różnych wagonach.



Wagon 804 wykolejony przy AWF-ie.
Fot.: Rafał Bręczewski, 09.02.2006

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 7 marca 2006

numer	poprze- -dnio	kolor	obecnie	kolor	uwagi
zmiany reklam i malowań:					
92+91	-	barwy MPK	Milky Way	niebieski	
122+121	-	barwy MPK	Głos Wielko- polski	niebiesko-biały	
124+123	-	barwy MPK	Herbalife	zielony	
132+133	Kerakoll	biało-szary	-	barwy MPK	
180	-	barwy MPK	Optyk Ciszak	ciemnozielony	reklama naklejana
170+169	LG	biało-czerwony	LG	biało-czerwony	odnowa
204+203	LG	biało-czerwony	LG	biało-czerwony	odnowa
210+209	LG	biało-czerwony	LG	biało-czerwony	odnowa
220+219	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
258+257	LG	biało-czerwony	LG	biało-czerwony	odnowa
294+195	-	barwy MPK	Milky Way	niebieski	
296+297	LG	biało-czerwony	LG	biało-czerwony	odnowa
326+327	LG	biało-czerwony	LG	biało-czerwony	odnowa
606	Amica	czerwony	-	czerwony	sam podkład
685	CWW	żółty	-	barwy Düsseldorf	
690	CWW	żółty	-	barwy MPK	

Drobnica większa

Jan Gosiewski, Maciej Rudzki

Modertrans – spółka-córka MPK

Od dłuższego już czasu mówiło się o konieczności wyłączenia Wydziału Napraw Tramwajów (tzw. S4) poza struktury MPK. Pomysł połączenia S4 z Fabryką Pojazdów Szynowych HCP okazał się – po wykonaniu licznych analiz i biznesplanów – nieopłacalny, dlatego też zaczęto rozważać inną opcję, a mianowicie połączenie Wydziału z Zakładem Napraw Autobusów Sp. z o. o. (wydzielonym z MPK w roku



Futurystyczne logo Modertransu. Fot.: Tomasz Gieżyński

1998). Ostatecznie, w dniu 31 grudnia 2005 r., MPK i Zakład Naprawy Autobusów zawiązały spółkę Modertrans Sp. z o. o., wnosząc do niej odpowiednio Wydział S4 (MPK) oraz całe przedsiębiorstwo spółki (ZNA). Prezesem zarządu spółki Modertrans został p. Andrzej Bręczewski, dotychczasowy prezes ZNA, natomiast wiceprezesem – p. Jarosław Bakinowski, który do końca ubiegłego roku był głównym specjalistą ds. tramwajowych w MPK.

Dzięki utworzeniu przez MPK spółki zależnej możliwe będzie bezprzetargowe zlecenie jej przez MPK wykonywania usług naprawczych i regeneracyjnych zarówno autobusów, jak i tramwajów. Działalność nowej spółki realizowana będzie w początkowym okresie w Biskupicach oraz na Gajowej, zaś docelowo, tzn. po wybudowaniu nowej hali oraz infrastruktury, również remonty tramwajów wykonywane będą w Biskupicach.

Pozostaje tylko życzyć nowej spółce wielu sukcesów i licznych zleceń. (JG)

Nowe tablice informacyjne

Pod koniec lutego na końcówkach Górczyn i Os. Sobieskiego pojawiły się diodowe tablice informacyjne, zakupione dzięki dotacjom z UE. Górczyńską tablicę zainstalowano na MPK-owskim budynku dworca autobusowego. Jej zasadniczym elementem jest wyświetlacz, zawierający zegar oraz osiem diodowych paneli. Siedem z nich wyświetla informacje o linii, przystanku docelowym, peronie i godzinie odjazdu. Ósmy panel wyświetla na zmianę: datę i godzinę oraz komunikaty, które dyspozytor może w każdej chwili wprowadzić z poziomu komputera. Lokalizacja tablicy nie była do końca trafnym pomysłem, ponieważ widoczna jest ona wyłącznie z autobusowych peronów dla wsiadających (mimo, że wyświetla także odjazdy tramwajów!). Pasażerowie przesiadający się z autobusu na tramwaj nie mają z niej specjalnych korzyści. Aby coś z tablicy odczytać, musieliby najpierw udać się na pętlę autobusową, a później wrócić na pętlę tramwajową, co jest kompletnie bezsensowne. Kolejnym niedociągnięciem w funkcjonowaniu tablicy jest fakt, że nie wyświetla ona odjazdów autobusów gminnych przewoźników (ta sytuacja ma się jednak zmienić i – podobnie jak na Ratajach – wkrótce mają się tam pojawić również informacje o godzinach odjazdów pojazdów komunikacji podmiejskiej).



Tablica na Górczynie.


Fot.: Maciej Rudzki


Dwie kolejne tego typu tablice zamontowano na budynku dyspozytorni na końcówce Os. Sobieskiego. Nie są one tak rozbudowane jak górczyńska – każda składa się z trzech paneli i wyświetlacza zegarowego. Jedna tablica pokazuje odjazdy tramwajów (zainstalowano ją obok już funkcjonującej, dużo prostszej tablicy numerycznej). Druga – informującą o rozkładzie komunikacji autobusowej – zamontowano od strony pętli autobusowej.


Mamy nadzieję, że zakupione tablice ułatwią pasażerom podróżowanie i czekamy na kolejne takie udogodnienia. (MR)


Drobnica najdrobniejsza


Łukasz Bandosz, Tomasz Gieżyński, Maciej Rudzki

 Na Madalinę powróciły wagony GT8ZR (niekiedy zwane też typem O). Wiąże się to z tym, że przyszły kółka dla *dwukierunków*. Na pierwszy ogień wzięto wozy 905, 906 i 907. Nieco później do *dwukierunków* nocujących na S2 dołączył wóz 904. Nic więc dziwnego, że właśnie te wagony spodziewamy się zobaczyć na W1 i W2. W zamian na Budziszynską (z braku miejsca) przestawiono tymczasowo (czyli na stałe) wagony 670 i 606. (TG)

 Przypadkową raczej modernizacją jest to, że *helmuty* dostają przyciski do drzwi znane z autobusów bądź combin. Wagon 676 otrzymał przedostatnią połówkę ostatnich drzwi w malowaniu starym frankfurckim – zapewne z którejś z pociętych doczepek. (TG)

 Torowcy podnoszą przystanki na Placu Wielkopolskim. W związku z tym przystanek w stronę MT (Mostu Teatralnego) znalazł się tuż za wyjściem z łuku z Wolnicy. Przystanek oryginalny jest bowiem rozryty. Na pętli Placu mizdrzy się 2603, błyskając kogucikiem. (TG)

 Jak donoszą Przystankowi korespondenci z linii nocnej N21, nocami torowcy bardzo intensywnie latają okolice Kaponiery i Teatralki, główne spawania odbywają się na krzyżakach. (ŁB)

 W dniu 15 lutego przywieziono nam po remoncie / modernizacji / naprawie – jak kto woli – wagon 501. 8 marca



Warszawski tester posiada m.in. funkcjonalne, przesuwane okna boczne.


Fot.: Maciej Rudzki, 13.03.2006





Solaris Urbino III 10 w barwach Transkomu.


Fot.: Maciej Rudzki, 28.02.2006


„zadebiutował” on na linii 14/4. Do Niemiec wywieziono wagon 502. Następny miał być 512 (naprawa konstrukcji razem z naprawą powypadkową), ale być może 512 będzie powypadkowo naprawiany u nas. (TG)

 Pierwszy Solaris III generacji w aglomeracji poznańskiej. Urbino 10 eksploatowane jest przez firmę Transkom (komunikacja gminy Czerwonak). Pojazd dostał numer 18. Wyposażony jest w silnik Iveco o mocy 176 kW (239 KM). Z niecierpliwością czekamy na kolejne nowe pojazdy w barwach podmiejskich przewoźników. (MR)

 Na wieczny odpoczynek szykuje się 1514, jego brat 1513 został natomiast nieco „odnowiony” po bombie, która mu się nieszczęśliwie przydarzyła. W ramach „modernizacji” dostał też na tylnej ścianie ozdobne listewki. Wysoka podłoga trzyma się dzielnie, ostatnio w mieście spotkać można niemal wszystkie Ikarusy i M11-tki. (MR)

 Rączka & Gąsior atakuje – panele sterujące SRG3000P pojawiają się wszędzie – ostatnio zaobserwowano je w MAN-ach III generacji. (MR)

 Na terenie wydziału A1 (Warszawska) pojawił się ciężki sprzęt. Związane jest to z planowaną odnową płyty parkingowej na terenie zajezdni. (MR)

 W dniu 13 marca na linii 74/7 zadebiutował Solaris Urbino III 18 z MZA Warszawa (rok produkcji: 2005). Pojazd jeszcze przez kilka dni pojawiać się będzie na linii 74 jako autobus testowy. Jest on wyposażony w silnik DAF (228 kW / 310 KM, Euro III) i klimatyzację przedziału pasażerskiego. (MR)

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 WSPÓLPRACOWNICY: 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.