

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 4 (72)
15 kwietnia 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Kórnicka – na budowie praca wre...

Krzysztof Dostatni

Niebawem minie miesiąc od dnia, w którym ekipy budowlanców wkroczyły na skrzyżowanie Jana Pawła II / Kórnicka. Myślę, że to odpowiednia pora, aby podzielić się kilkoma refleksjami na temat organizacji komunikacji zastępczej w tym rejonie. Pasażerowie „za tramwajów” i wahadeł oceniają ją pozytywnie. Jednak – jak to zwykle bywa – i tym razem dadzą się zauważyć pewne niedociągnięcia, będące wynikiem braku współpracy między poszczególnymi podmiotami uczestniczącymi w całej akcji. Dlatego, aby dać odpowiednim służbom możliwość wyciągnięcia wniosków, przedstawiam kilka spostrzeżeń.

Przyglądając się funkcjonowaniu linii autobusowej „Za tramwaj” należy stwierdzić, że zwięźlenie do jednego pasa ruchu w obu kierunkach na wysokości ul. Kórnickiej nie spowodowało apokaliptycznych korków. „Za tramwaje”, kursujące w miarę regularnie i wspomagane linią wahadłową W2, bardzo dobrze radzą sobie z potokami pasażerskimi pomiędzy Rondem Rataje i Rondem Śródka. Pewną niedogodnością jest brak miejsca na zlokalizowanie przystanków przy ul. Kórnickiej, co wymusza na pasażerach zmierzających w kierunku na i z osiedla Lecha piesze wędrówki do Ronda Rataje. Daje się także zauważyć, że zdecydowana większość pasażerów linii W1 (Os. Lecha – Kórnicka) wybiera tę właśnie opcję, co skutkuje przepełnieniem tramwajów odjeżdżających z Ronda Rataje w kierunku centrum – ludzie wolą wariant z jedną przesiadką i kilkusetmetrowym dojściem

niż dojście + przesiadka w „Za tramwaj” + przesiadka w tramwaj na Rondzie Śródka). Ale na szczęście jest wiosna i pieszy spacer jest nawet przyjemnym elementem podróży do domu.

Linia tramwajowa W1. Dzięki dwukierunkowym wagonom „O”, sprowadzonym z Frankfurtu/M., wahadło W1 generalnie funkcjonuje bardzo dobrze. Zakłócenia spowodowane awarią wagonów zdarzają się rzadko. Niestety częstsze zakłócenia w kursach wahadeł wywołuje czynnik ludzki. Zdarzają się przypadki, iż motorniczowie pokonują cały odcinek z osiedla Lecha do Kórnickiej z zawrotną prędkością 30 km/h, dzięki czemu mogą „wywalić” kilka kółek. W takich przypadkach momentalnie daje się odczuć spadek wydajności wahadeł i zauważyć można większe niż zwykle grupki pasażerów wyczekujące na przystankach. Niekiedy zdarza się, że zanim motorniczowie „umówią się na jazdę”, to oba wozy W1 dogonią się „przypadkiem” na jednej z końcówek... Ktoś zapyta „Jak to możliwe, przecież na osiedlu Lecha jest Dyżurny Ruchu?” Ano jednak możliwe...

Warto także wspomnieć o przystanku końcowym linii W1 przy ul. Kórnickiej. Otóż jego poważnym mankamentem jest brak oświetlenia. Wpływa to dość znacząco na bezpieczeństwo pasażerów, a także – jak okazało się 9 kwietnia br. – samych motornicznych. Tego dnia motorniczy wahadła W1 (wagon 906) na swoim pierwszym kursie tak się rozpędził, że nie zauważył pogrążonego w ciemnościach przystanku, w wyniku czego jazdę zakończył w wykopie. Rozpędzony *helmut* zmiotł jak pudełko zapalek zabezpieczenie końca toru w postaci dwóch podkładów przywiązanych drutem do szyn. Na szczęście w wypadku nikt nie ucierpiał, a w wagonie jedynie połamał się pantograf i wypadła jedna z szyb. Strach pomyśleć, co by było gdyby...

Pętla tramwajowa Os. Lecha. Kończą tutaj swój bieg linie nr 1, 5 i 7. Świetnie zdał egzamin dodatkowy przystanek, zlokalizowany tuż przy wyjeździe z tunelu. Dzięki temu rozwiązaniu w przypadku braku możliwości wjazdu tramwaju na przystanek wspólny z linią W1, pasażerowie takiego tramwaju mogą bez zbędnego oczekiwania opuścić pojazd i złapać – lub nie – linię W1. W tej kwestii również należy podkreślić zawodność czynnika ludzkiego, ponieważ zdarzają się przypadki, że motorniczy wahadła odjeżdża, bo widzi tramwaj nadjeżdżający od strony GTR-u, lub odwrotnie, tramwaj z pętli ucieka przed hamującym przed przystankiem



Tramwaj linii W1/2 wypadł z trasy w dniu 9 kwietnia.

Fot.: Marcin Rutkowski

wahadłowcem. Na szczęście takie sytuacje zdarzają się rzadko, ale oczywiście byłoby lepiej, gdyby nie było ich wcale.

Jak już wspomniałem, w Punkcie Nadzoru Ruchu na Os. Lecha znajduje się zawsze Dyżurny Ruchu. Niestety do rzadkości należy widok dyżurnego z czapką i gwizdkiem, ustawiającego wagony tramwajowe w odpowiedniej kolejności do wyjazdu. W takich chwilach widać, że pętla żyje, a efekty odczuwają pasażerowie w postaci sprawniejszego funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Efekty odczuwają także sami motorniczowie, których sumienny Dyżurny Ruchu

motywuje do rzetelnej pracy, a także zapobiega stresowi związanemu z niewiedzą: „Na który tor mam wjechać i kto ma odjechać pierwszy?”

A życie toczy się dalej. Tramwaje dzwonią, pasażerowie czekają... Komunikacja miejska to żywy organizm. Aby jednak wszystkie elementy sprawnie ze sobą współdziałały, potrzeba zainteresowania, dobrej woli i chęci poszczególnych podmiotów. Mijmy nadzieję, że coraz częściej będziemy przypominać sobie starą prawdę, iż sukces jednostki przekłada się na sukces ogółu.

Errata do podręcznego słownika pojęć tramwajarskich

Łukasz Bandosz



Niezależne od siebie filmy z końcówkami i numerami zamontowano w wagonach 3G. Na zdjęciu wóz 809.

Fot.: Marcin Jurczak, 22.03.2006

W związku z kilkoma uwagami na temat opublikowanego przed miesiącem „Podręcznego słownika pojęć tramwajarskich”, tym razem prezentuję swoistą erratę do słownika.

Jak zauważył jeden z czytelników, tzw. **rozpylacz** znajduje się nie tylko w zajezdni na Gajowej – taka osoba każdego dnia wydaje teczki z rozkładami, kwadratami i kartami drogowymi również na torach odstawczych przy ulicy Budziszynskiej. Jednocześnie rozpylacz sprawdza, czy wszyscy stawili się w pracy i melduje komu trzeba o ewentualnych brakach tudzież innych problemach. Czytelnicy zaproponowali również umieszczenie w słowniku kolejnych haseł, co czynię bezzwłocznie.

Film/tablica – pasażer widzi jedynie nazwę przystanku końcowego za szybką. Natomiast w różnych typach tramwajów kwestie tej podstawowej informacji dla pasażera rozwiązane są na kilka sposobów. Pominę tutaj całą serię różnorodnych wyświetlaczy. Poza nimi mamy do czynienia ze zmienianymi przez motorkowego na każdej końcówce tablicami (dotyczy *helmutów* z Frankfurtu i sporej części *stopiątek*), a także z przewijanymi filmami. Film jest taśmą nawiniętą na dwie szpule – i stąd jego nazwa. Na owej taśmie wypisane są nazwy wszystkich końcówek, a także inne przydatne napisy typu „zjazd do zajezdni”, „wagon uszkodzony” itd. Dla stojącego na przystanku pasażera widoczna jest jedynie część filmu znajdująca się na wysokości szybki, pomiędzy szpulami. Natomiast motorniczy na pętli musi przewinąć film, aby widniejący na czole tramwaju napis miał odpowiednią treść. Czynność tę wykonuje się ręcznie, obracając szpule za pomocą korbki (w *holendrach*) lub w bardziej zautomatyzowany sposób (jednookie *helmuty*). Wagony z Düsseldorfu wyposażone są

w małe, elektryczne silniczki, które szybciej lub wolniej przewijają film.

Zwrotnik – niezbędne narzędzie każdego motorniczego. Śmiało można go użyć do obrony, ale zasadniczo przeznaczony jest do innych celów. Ten metalowy drąg o długości około 1m, z wygodnym uchwytem i zgrabną końcówką, służy do ręcznego przestawiania zwrotnic. Uprzedzając pytania czytelników spoza branży tramwajowej, zwrotnik przydaje się do przestawiania zarówno zwrotnic ręcznych, jak i zwrotnic automatycznych każdego typu – w przypadku, gdy owa automatyka nas zawodzi. Ale tematyka zwrotnic to materiał na osobny artykuł. Osobiście byłem świadkiem wykorzystywania zwrotnika również przy spychaniu wagonu spod izolatora sekcijnego.

Zapowiadany słownik gestów wykonywanych przez prowadzących tramwaje i służących przekazywaniu informacji innym motorniczemu jest w przygotowaniu, a jego publikacja została przesunięta na przyszły miesiąc.

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 8 kwietnia 2006

numer	poprze- -dnio	kolor	obecnie	kolor	uwagi
zmiany reklam i malowań:					
224+223	-	barwy MPK	Olympus	szary	
250+249	-	barwy MPK	Polfer-ries	niebiesko- biały	
276+277	-	barwy MPK	Atom PC	czerwono- biały	
403	-	barwy MPK	Konkurs dla przedsię- biorstw	niebieski	środko- wy człon
407	-	barwy MPK	Konkurs dla przedsię- biorstw	niebieski	środko- wy człon
410	Ogrod-nik Pamięci	szary	-	barwy MPK	
668	CWW	żółty	-	barwy MPK	
671	CWW	żółty	-	barwy MPK	
687	CWW	żółty	-	barwy MPK	
689	CWW	żółty	-	barwy MPK	
691	CWW	żółty	-	barwy MPK	

To już 10 lat z autobusami z Bolechowa. Dokładnie 22 marca 1996 roku rozpoczęła tu działalność fabryka Neoplan Polska. Pierwsze duże zamówienie zrealizowano dla MPK Poznań. Po naszych ulicach do dziś jeżdżą wszystkie z 72 dostarczonych wówczas pojazdów.

We wtorek 4 kwietnia 2006 r. uroczyście otwarto nową halę fabryczną Solaris Bus & Coach S.A. Do użytku oddano 13,5 tysiąca metrów kwadratowych powierzchni. Do końca roku 2007 fabryka zostanie powiększona o kolejne 10 tysięcy metrów. Łączna wartość inwestycji to 40 milionów złotych.

Wydawać by się mogło, że to tylko dwa niezależne od siebie wydarzenia. Pokazują one jednak, jak wiele zmieniło się w Bolechowie i na polskim rynku autobusowym w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Kiedy w 1999 roku Neoplan Polska zaprezentował na Międzynarodowych Targach Motoryzacji autobus Solaris Urbino, mało kto wierzył w sukces polskiego „wynalazku”. Od 1 września 2001 r. firma działa pod szyldem Solaris Bus & Coach. Obecnie produkuje całą gamę autobusów miejskich Urbino, turystycznych Vacanz i trolejbusów Trollino.

Inwestycje

Budowa nowego kompleksu fabrycznego Solaris Bus & Coach ma się składać z dwóch etapów. Zakończony etap pierwszy obejmował m.in. halę lakierni i transportu wewnętrznego, podmontażu oraz montażu końcowego, powstały także pomieszczenia socjalno-biurowe i pomieszczenia zaplecza technicznego. Ta część fabryki mieści również magazyn. W drugim etapie budowy powstanie spawalnia, a także dodatkowa powierzchnia magazynowa i obiekty socjalno-biurowe. Ciekawostką jest nowy system transportu wewnętrznego. Poprzeczny transport pojazdów pomiędzy stanowiskami produkcyjnymi odbywa się bowiem na specjalnej rampie, poruszającej się na szynach. Zmniejszyło to straty powierzchni związane z wykorzystywaniem jej jako „korytarzy” do transportu budowanych pojazdów wewnątrz hali (pomiędzy stanowiskami).

Produkcja

Nowo wybudowana hala fabryczna to m.in. dwa stanowiska montażu osi i przegubów, trzy stanowiska klejenia wykładzin



Jamników Ci u nas... dostatek

Fot.: Marcin Jurczak



Nowy system transportu wewnętrznego. Pojazd załadowany na przesuwaną po hali rampę.

Fot.: Marcin Jurczak

i szyb, cztery kabiny lakiernicze i kabina szlifierska. W hali montażu końcowego znajduje się 12 stanowisk podstawowych, trzy stanowiska uruchomienia silnika i elektryki oraz trzy stanowiska rezerwowe. W części fabryki oddanej ostatnio do użytku znajduje się 30 stanowisk produkcyjnych. W chwili obecnej wydajność całego zakładu wynosi 5 autobusów dziennie. Po zakończeniu całej inwestycji wzrośnie do 8 pojazdów w ciągu dnia.

Ochrona środowiska

Przy tworzeniu nowej infrastruktury kompleksowo rozwiązano problemy związane z ochroną środowiska. Kabiny lakiernicze wyposażono w nowoczesne systemy utylizacji zanieczyszczeń powietrza – wymiana powietrza z kabiny odbywa się poprzez specjalny adsorber i dopalacz katalityczny. W całym kompleksie zastosowano energooszczędne źródła światła i ekologiczne ogrzewanie gazowe.

Solaris A.D. 2005

W ubiegłym roku spółka sprzedała 610 pojazdów, z czego 487 zostało wyeksportowanych. Prawie połowę eksportu stanowią pojazdy dostarczone klientom z Niemiec, w tym 131 sztuk Urbino 18 dla Berliner Verkehrsbetriebe GmbH. Inne duże rynki eksportowe to Litwa (70 pojazdów), Włochy (41), Szwajcaria (37), Łotwa (32), Czechy (31) i Węgry (26). W Polsce sprzedano 115 egzemplarzy Urbino i Trollino (dokładne dane w tabelach).

Nabywcy pojazdów miejskich (Polska, 2005)	[szt.]
MZA Warszawa	79
MPK Kraków	6
PKM Gliwice, MPK Włocławek	po 5
PKT Gdynia, PKM Tychy	po 3
PKA Gdynia, MPK Poznań, MZK Żywiec	po 2
MPK Legnica, MZK Piła, MPK Rzeszów, UG Swarzędz, SPA Szczecin Dąbie, PKM Świerklaniec, TLT Tychy, MZK Wejherowo	po 1

Sprzedaż autobusów miejskich i trolejbusów Solaris wg typów (Polska, 2005, szt.)

Urbino 10	7
Urbino 12	7
Urbino 12 CNG	1
Urbino 15	9
Urbino 18	87
Trollino 12	4

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

N21. W nocy z 8 na 9 kwietnia doszło do brutalnego pobicia motorniczego tramwaju linii N21, którym był nasz klubowy kolega. Więcej informacji o tym zdarzeniu i bezpieczeństwie w nocnych tramwajach – za miesiąc.

Arnoldowi życzymy szybkiego powrotu do zdrowia.

16.02., 04.03. – motorniczowie wagonu 401 zgłosili fakt samoczynnego przekładania zwrotnic tuż przed pojazdem (Rondo Kaponiera przy Merkurym i słynny Bałtyk od Mostu Dworcowego), niebawem dołączył raport motorowego 509 z **06.03.** (ponownie Bałtyk). Pojazdy zostały gruntownie zbadane diagnostycznie (z wymianą nadajników TRACK200 włącznie) i niczego nie stwierdzono. Torowcy zaś wciąż domagają się znalezienia dziury w całym po stronie S1 i S3.

02.03. 71 3/4 Mała przygoda przytrafiła się Księżniczce, gdy na Winogradach odmówiła jazdy. Po przełączeniach wagon zjechał do zajezdni. Jakoś mniej było awarii, gdy obsada wozu była stała. Piotrze, wróć!

02.03. 1727 72/3 Napad furii pasażera przy rondzie Solidarności skłonił podróżujących autobusem do wstrzymania kursu. Kierowca zatrzymał się za rondem w stronę Koziegłów. Współpasażerka próbowała bezskutecznie uspokoić swego towarzysza podróży, który w kolejnym przyplwywie emocji biegał po ikarusie i kopał w co popadło, miotając przekleństwa. Po pół godzinie postoju pojawiła się Policja, która stwierdziła ucieczkę prowadzyciela zajęcia i odstąpiła od sprawy. Radiowóz NN nie zdążył dotrzeć na miejsce, autobus zaś włączył się w rozkład na następnym kursie od Piątkowskiej.

03.03. 296+297 13/R Kibice piłkarscy, niezbyt zadowoleni z postawy Lecha w obecnych rozgrywkach, zdemolowali tylną część wagonu 296, a następnie zaczęli bujać wagonem podskakując rytmicznie. Motorniczy zasymulował usterkę, wysadził wszystkich przy Matejki i zjechał do zajezdni bez strat własnych na zdrowiu i odzieży.

05.03. 212+211 17/1 Bardzo inteligentnie zapalił się wyłącznik liniowy wagonu 211, bo unieruchomił skład na 15 minut w porannym szczycie na samym środku skrzyżowania Bukowskiej z Przybyszewskiego. Skutkiem były megakorki i przepalona blacha stopnia IV drzwi.

06.03. 1334 71/5 W okolicy Wichrowego Wzgórza parka chuliganów zaczęła pić piwo w autobusie oraz ubliżać pasażerom i kierowcy. Tenże wezwał Policję i usiłował zatrzymać napastników w wozie, jednak oni rozerwali tylne drzwi i zaczęli uciekać. Na odchodnym rzucili jeszcze butelką w tylną szybę solarisa. Szczęśliwie w tym momencie nadjechała

z impetem furgonetka Policji i sprawcy zamieszania zostali ujęci na gorącym uczynku.

08.03. Dyżurny ruchu z PNR Górczyn zgłosił odpadanie fragmentów gruzu z konstrukcji wiaduktu drogowego, przebiegającego nad pętlą.

09.03. Dwa jednoczesne wstrzymania na PST w porannym szczycie spowodowały 40-minutowe utrudnienia w ruchu. Na wyjeździe z Pestki odmówił jazdy **228+227** jako **16/2**, a przy Kurpińskiego **84+83** jako **15/6** uszkodził ślizg pantografu.

11.03. 614 Rezerwa czynna Ogrody stały się areną działań łysych ćmuli z obszernymi majtkami. W godzinach 19:50 – 21:33 obsmarowali oni dokładnie sprayem całą lewą ścianę rezerwy czynnej, która musiała zjechać do zajezdni.

11.03. 1019 69/7 Tuż przed podjeżdżającym na przystanek przy Bałtyku MAN-em jeden z licznych pasażerów wyskoczył na główkę w stronę jezdni, lądując na krawężniku. Miłośnika sportów ekstremalnych zabrało pogotowie.

11.03. 507 15/5 Ponad półgodzinne wstrzymanie zafundował zablokowany Siemens przy rondzie JNJ. Pogotowie przyjechało do odblokowania wozu bez podstawowego narzędzia – pompy ręcznej. Dopiero drugi wóz dojechał z pompą. Nazajutrz rano ten sam wagon jako 14/1 „zrobił” 8 minut na Teatralnym, z tego samego powodu. Jako główny problem w usuwaniu tych wstrzymań służby NN podają fakt nieposiadania w pogotowiu pomp. Pompy ma tylko dział SR i skrzętnie przetrzymuje je na Głogowskiej.

13.03. 1041 64/7 Objazd w okolicy Kasprzaka był zbyt trudny dla kierowcy 64, który z Matejki wjechał szarmancko w Limanowskiego i doznał zaklinowania między zaparkowanymi puszkami. Ze złej trasy wycofano go przy asekuracji służb NN.

17.03. 656 N21/2 Kolejne zwisające i spadające na nockę przeszkody zgłosił do CNR Zwierzak. Tym razem grudy betonu urwały się z wiaduktu Alei Solidarności.

17.03. 306+307 4/5 Wyjątkową hucpę odstawiła grupa młodzieży w drugim wozie składu prowadzonego przez Tatę Nowika. Otóż nie krępując się działającymi kamerami pomysłowa ekipa przystąpiła do ich demontażu, a w dalszej



Jeden Golf mniej. Puszka dostała się przed holendra jadącego z dużą prędkością ulicą Głogowską. Wagon wyklepano.
Fot.: Rafał Bręczewski, 10.03.2006

kolejności do demolki ogólnej. Na pamiątkę w stronę akademików zabrali oni ze sobą jedną z kamer i tablicę boczną.

17.03. 1213 246/1 i 1511 236/1 Przez pół nocy utrudniona była komunikacja Sołacza i innych północno-zachodnich peryferii z Kaponierą z powodu kierowcy BMW, który próbował wykonać piruet pod tunelikiem linii kolejowej w stronę Szczecina i Piły. Autobusy po wycofaniu jeździły objazdem przez Wielkopolską i Jeżycką / Poznańską, można więc było dokonać ciekawych zaliczeń.

17.03. 240+239 3/3 Motorniczy wraz z jednym pasażerem dokonali obywatelskiego ujęcia pewnego smarkacza (Tomasza K. z Wichrowego Wzgórza), który na Wilczaku mazał flamastrem pokrywę drzwi. Po „rozmowie resocjalizacyjnej”, interwencji NN i przyspieszonym kursie zmywania, domorosły malarz został wypuszczony do domu.

18.03. 1503 55/1 W okolicy Franowa grupa młodzieży, wyposażonej w plecaki z farbami i szerokie spodnie, pobiła jednego ze swych kolegów. Tenże, zasmakany i zapłakany, wezwał na Nową Wieś Policję i wyspał kumpli, którzy poszli malować należące do PKP lokomotywy i wagony. Jakież było zdziwienie funkcjonariusza NN, gdy kablującym okazał się być... Tomasz K. z Wichrowego Wzgórza!

22.03. 1260 99/1 Dziarska postawa kontrolerów 091+092 i kierowcy *pszczołki* doprowadziła do ujęcia wyjątkowo bezczelnego typu, wożącego swe cztery litery środkami komunikacji. Agresora trzeba było przytrzymać w parterze do przyjazdu Policji. Niechcianemu pasażerowi wystawiono opłaty dodatkowe za brak biletu, nieuzasadnione zatrzymanie

pojazdu i przewóz rzeczy niedozwolonych (otwarte piwo, które groziło zanieczyszczeniem pojazdu i współpasażerów).

22.03. 906 W2/1 Nieszczęśliwy dzień dla tego wahadła – rano blokada drzwi unieruchomiła wóz na 2 godziny, wieczorem zaś zepsuł się pantograf (nie chciał się otworzyć przy kolejnej zmianie kierunku). Dokładnie te same problemy wystąpiły z tym wozem dwa dni później na tej samej brygadzie.

24.03. 904 W1/2 Dwóch nietrzeźwych pasażerów wozilo się wahadłem w tę i z powrotem, zaczepiając nobliwe damy z Polanki i nie chcąc opuścić pojazdu. W końcu zostali do tego zmuszeni przez odpowiednie służby z nieodległego komisariatu, a następnie przetransportowani do właściwej dla ich stanu instytucji.

27.03. Wypalenie płytki izolacyjnej pod wiaduktem Traugutta było powodem ponad dwugodzinnej przerwy w ruchu. Tramwaje jeździły przez Wierzbicice, Most Dworcowy i Głogowską, a na odcinku Głogowska / Chociszewskiego – Rondo Starołęka uwijało się kilka *zatrzmawajów*. Po wymianie płytek sieciowcy wstawili pod wiaduktem ograniczenie do 5 km/h w obu kierunkach. Mamy już informacje, że i tak można bezawaryjnie przejechać ten odcinek z prędkością 60 km/h.

30.03. 904 W1/2 Przez cały dzień pracę tej brygady zakłócały notoryczne awarie drzwi.

Zbiorczo combino: spowodowały 8 wstrzymań.

Zbiorczo tatry: spowodowały 8 wstrzymań.

Zbiorczo holendry: spowodowały tylko 2 wstrzymania (809 brak ładowania i 803 zwarcie pantografu).

Podmiany na liniach autobusowych MPK Poznań

opracowanie: Adam Białas



Pętla Szarych Szeregów, 21:47, niedziele i święta: N4020 1359 78/3 (51/3) i N4009 1251 83/2. Fot.: Adam Białas

Poniższe zestawienie polecam Czytelnikom zainteresowanym zarządzaniem dobowym obiegiem liniowego taboru autobusowego, fotomaniakom i miłośnikom przebieranek tablicowych. Ukazuje planowe wędrówki autobusów po liniach i brygadach w ciągu doby. Przewoźnik, z poznańskim zamiłowaniem do racjonalnego gospodarowania prowadzi politykę dobowego obiegu taboru z zachowaniem priorytetów: ekonomicznych; obsługi jak największej liczby połączeń przy zachowaniu optymalnego uruchomienia taboru, a także

maksymalnej długości czasu pracy kierowcy. Przy okazji, dostarcza cichej radości wielu miłośnikom, zadowolenia z zaliczenia linii taboru dla danej linii nietypowym. Tabelę należy interpretować następująco: **Na** danej linii kursuje dany **Aut.** **Z** danej linii **Od** danej godziny. W ostatni kurs wyrusza **Z** danej końcówki **Na** daną końcówkę, skąd: ↘ zjeżdża do zajezdni lub podejmuje kursy ↷ na własnej linii, vide kolumna **Aut.** Dni wolne to soboty i święta razem wzięte

Na	Aut.	Od	Z	O	Z	Na	Dni
A/6	251/2	22:00	Os. Kopernika	-	-	M1 C.H. ↷	Wol
50/2	80/2	09:10	Górczyn	21:50	Ogrody	Górczyn ↘	Rob
51/10	235/1	05:08	Os. Batorego	-	-	Dw. Główny PKP ↘	Rob

51/11	234/1	22:18	Dw. Główny PKP	-	-	Os. Batorego ↷	Rob
51/6	234/1	22:18	Dw. Główny PKP	-	-	Os. Batorego ↷	Świ
54/1	62/1	04:30	Rataje	09:00	Splawie	Rataje ↷	Świ
54/2	N/1	04:24	Rataje	04:42	Splawie	Rataje ↷	Sob
54/4	54/3	13:31	Rataje ①	17:32	Splawie	Rataje ↷	Rob
55/2	248/1	22:04	Rataje	22:50	Rataje	Nowa Wieś ↷	Wol
55/3	236/1	05:05	Rataje	05:27	Nowa Wieś	Rataje ↷	Rob
55/4	248/1	21:30	Rataje	22:29	Rataje	Nowa Wieś ↷	Rob
57/3	233/1	22:05	Mogileńska	-	-	Śródka ↷	Wol
58/4	53/1	04:19	Starołęka	06:35	Sypniewo	Starołęka ↷	Rob
58/5	245/1	04:55	Starołęka	06:03	Sypniewo	Starołęka ↷	Rob
60/7	237/2	22:05	Garbary	22:40	Strzeszyn	Garbary ↷	Rob
60/8	N/1	22:40	Garbary	23:14	Strzeszyn	Garbary ↷	Rob
62/1	84/1	04:30	Rataje	04:48	Krzესiny	Rataje ↷	Świ
62/2	72/1	22:12	Rataje	23:14	Krzესiny	Rataje ↷	Sob
62/2	81/1	07:25	Rataje ②	07:45	Krzესiny	Rataje ↷	Rob
62/3	52/3	04:20	Rataje	04:38	Krzესiny	Rataje ↷	Rob
64/6	252/2	21:36	Kacza	22:14	Literacka	Kacza ↷	Świ
64/11	N/5	05:09	Kacza	05:45	Literacka	Kacza ↷	Rob
64/12	N/5	21:55	Kacza	22:32	Literacka	Kacza ↷	Rob
64/13	252/2	21:35	Kacza	22:20	Literacka	Kacza ↷	Rob
66/3	84/2	04:45	Zieliniec	-	-	Rataje ↷	Rob
67/2	67/1	12:16	Śródka ③	18:10	Radojewo	Śródka ↷	Rob
67/3	248/1	04:50	Radojewo	-	-	Śródka ↷	Świ
67/4	248/1	04:48	Radojewo	-	-	Śródka ↷	Sob
67/5	90/5	22:48	Śródka	23:16	Radojewo	Śródka ↷	Sob
67/7	248/1	04:48	Radojewo	-	-	Śródka ↷	Rob
67/10	63/10	21:05	Śródka	22:50	Radojewo	Śródka ↷	Sob
68/2	246/1	05:03	Podolany	-	-	Dw. Główny PKP ↷	Rob
68/3	246/1	05:09	Podolany	-	-	Dw. Główny PKP ↷	Sob
68/5	242/1	22:31	Dw. Główny	22:58	Podolany	Dw. Główny PKP ↷	Świ
68/6	239/1	21:25	Dw. Główny	22:04	Podolany	Dw. Główny PKP ↷	Świ
68/7	242/1	22:31	Dw. Główny	22:58	Podolany	Dw. Główny PKP ↷	Sob
68/11	251/2	21:45	Dw. Główny	22:24	Podolany	Dw. Główny PKP ↷	Rob
69/9	68/6	21:32	Os. Kopernika	22:20	Os. Łokietka	Os. Kopernika ↷	Sob
69/10	N/2	22:12	Os. Kopernika	22:55	Os. Łokietka	Os. Kopernika ↷	Sob
69/11	240/1	20:48	Os. Kopernika	21:35	Os. Łokietka	Os. Kopernika ↷	Świ
73/3	63/10	22:53	Śródka	-	-	Janikowo ↷	Rob
73/3	84/2	22:54	Śródka	-	-	Janikowo ↷	Wol
74/9	235/2	22:28	Os. Orła Białego	-	-	Os. Sobieskiego ↷	Sob
74/11	238/2	21:20	Os. Orła Białego	22:15	Os. Sobieskiego	Os. Orła Białego ↷	Rob
75/1	242/1	04:48	Górczyn	-	-	Górczyn ↷	Rob
77/4	242/1	20:53	Bałtyk	22:50	Os. Kwiatowe	Bałtyk ↷	Rob
77/4	251/1	21:07	Os. Kwiatowe	22:36	Bałtyk	Os. Kwiatowe ↷	Świ
77/4	251/1	22:21	Os. Kwiatowe	22:36	Bałtyk	Os. Kwiatowe ↷	Sob
78/3	51/3	21:48	Szarych Szeregów	23:15	Szarych Szeregów	Bałtyk ↷	Świ
78/3	N/1	21:48	Szarych Szeregów	23:15	Szarych Szeregów	Bałtyk ↷	Sob
78/5	RN	21:29	Ławica Port Lotn.	22:58	Ławica Port Lotn.	Kaponiera ↷	Rob
78/6	N/2	22:05	Ławica Port Lotn.	22:50	Szarych Szeregów	Bałtyk ↷	Rob
81/3	81/1	13:02	Rataje ④	17:27	M1 C.H.	Rataje ↷	Rob
81/6	99/1	07:18	Rataje	08:33	M1 C.H.	Rataje ↷	Rob
82/7	N/2	19:58	Górczyn	23:17	Os. Wichowe Wzg.	Górczyn ↷	Świ
82/11	N/5	04:52	Górczyn	05:31	Os. Wichowe Wzg.	Górczyn ↷	Sob
82/12	93/2	20:42	Górczyn	22:40	Os. Wichowe Wzg.	Górczyn ↷	Sob
83/2	73/2	18:30	Śródka	23:07	Szarych Szeregów	Śródka ↷	Sob
83/3	83/2	13:26	Śródka ⑤	18:52	Szarych Szeregów	Śródka ↷	Rob
83/7	57/6	18:30	Śródka	20:36	Szarych Szeregów	Śródka ↷	Rob
83/8	241/2	20:52	Śródka	22:50	Szarych Szeregów	Śródka ↷	Rob
83/9	N/4	21:22	Śródka	23:13	Szarych Szeregów	Śródka ↷	Rob
85/5	85/3	13:36	Śródka ⑥	17:50	Os. Batorego	Śródka ↷	Rob
85/7	234/2	05:00	Os. Batorego	-	-	Śródka ↷	Rob
85/10	67/1	04:10	Śródka	04:45	Os. Batorego	Śródka ↷	Rob

88/1	51/8	04:33	Os. Batorego	05:20	Morasko	Os. Batorego ↷	Rob
88/1	71/4	04:33	Os. Batorego	11:46	Morasko	Os. Batorego ↷	Sob
89/1	237/1	04:40	Starołęka	05:36	Garaszewo	Starołęka ↘	Rob
89/1	245/1	05:00	Starołęka	06:06	Garaszewo	Starołęka ↘	Sob
92/2	70/7	18:30	Rataje	22:50	Rataje	Franowo ↘	Rob
94/1	A/3	04:43	Starołęka	04:57	Garaszewo	Starołęka ↷	Rob
94/2	237/2	22:45	Starołęka	22:59	Garaszewo	Starołęka ↷	Sob
95/6	59/1	21:30	Ogrody	23:05	Kiekrz	Ogrody ↘	Rob
95/6	59/2	21:30	Ogrody	23:05	Kiekrz	Ogrody ↘	Wol
96/2	N/1	04:45	Rataje	05:07	Krzesziny	Rataje ↘	Rob
97/3	71/6	20:45	Mogileńska	22:42	Zieliniec	Mogileńska ↘	Rob
97/3	85/4	21:35	Mogileńska	22:45	Zieliniec	Mogileńska ↘	Wol
249/1	A/5	23:48	Górczyn	04:30	Dębiec	Górczyn ↘	Wol

① - czeka od 9:16, ② - kursy od IX do VI, ③ - czeka od 9:09, ④ - czeka od 8:08, ⑤ - czeka od 8:44, ⑥ - czeka od 9:28

Nowinki z Pyrogradu



Nowy tor na Budziszynskiej od strony ulicy został zelektryfikowany, a następnie zajęty dodatkowo przez szkoleniowy 272+273. (TG)



Dwukierunki 901 i 903 nie jeżdżą oczywiście ze względu na przypadłość związaną z drzwiami – nie przeszły pewnej drobnej modernizacji i nie mogą otwierać drzwi po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy, więc na dzisiejszych liniach W1 i W2 są nieprzydatne. Dział ST opracowuje warianty zamontowania nowego układu elektronicznego, który pozwoli dostosować właściwości eksploatacyjne 901 i 903 do pozostałych O. Sęk w tym, że aby te układy zunifikować, należałoby dość sporo zainwestować. Można też wykonać zmiany taniej, ale wówczas wagony nie będą miały identycznej elektryki i elektroniki co pozostałe. (TG)



Na Fortecznej trwają intensywne przygotowania do kursu na motorniczych. Kolosalne braki, zarówno na zajezdniach autobusowych, jak i tramwajowych, spowodowały wzmózoną aktywność kierownictwa i Sekcji Szkolenia. Skład 244+243 ubiera się w L na wyświetlaczach. 272+273 co prawda wyprowadził się na Budziszynską, ale nie można wykluczyć, czy również nie będzie uczestniczył w kursie. Z Madaliny wypożyczono już 607. *Stopiątki i helmuta* oklejono eLkami. (TG)



Mały lifting przeszedł „komputerowy” skład 244+243, któremu do zielonych wyświetlaczy dołożono duży wyświetlacz tarczowy na numer linii w tradycyjnym pomarańczowym kolorze. (TG)



Na łuku między przystankami Arena i Arciszewskiego w ulicy Reymonta wstawiono nowe szyny zewnętrzne. Niestety w kierunku Ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego specjaliści zrobili to tak nieudolnie, że *stopiątkami* rzuca znacznie bardziej niż przed tą operacją. (TG)



Nie wiemy, czy to w ramach udoskonalania niedoskonałych jeliczy, faktem jest jednak, iż drugi w kolejności numeracyjnej egzemplarz Vecto (1491) dorobił się całej (niedzielonej) szyby czołowej. (MJ)



W autobusach z wydziału A-1, które dotąd wyposażone były w panele sterujące R&G SRG-3000P (współpracujące z KWSR, tablicami, kasownikami itp.), sukcesywnie pojawiają się nowe (lepsze?) panele R&G SRG-3100P. Charakteryzują się one większym wyświetlaczem ciekłokrystalicznym, dzięki czemu można odczytać z niego jednocześnie więcej informacji (SRG-3000P są wyposażone w wyświetlacz mieszczący tylko 2 linijki tekstu, przez co informacje dla kierowcy są wyświetlane naprzemiennie). (MR)



Na kolejnych pętach poznańskiego MPK pojawiły się nowe diodowe tablice informacyjne, zakupione dzięki dofinansowaniu z UE (o tablicach na Górczynie i os. Sobieskiego pisaliśmy w poprzednim numerze Przystanku). Mowa o pętach: Starołęka (pętla autobusowa), Ogrody (pętla tramwajowa) i dworcem autobusowym przy rondzie Śródka. Tablice na Starołęce i Ogrodach przypominają opisywane już te zamontowane na os. Sobieskiego. Nieco inaczej sprawa przedstawia się natomiast na śródeckim dworcu, gdzie diodowe panele zainstalowano na peronach odjazdowych. Dodatkowo na budynku, w którym dyżuruje pracownik MPK, zainstalowano diodowy zegar. (MR)



Zwrotnice TRACK-owe mnożą się w szybkim tempie. W najbliższym czasie do historii przejdą cewkowe zwrotki przy PKS-ie (jadąc od strony Mostu Dworcowego) i na Dąbrowskiego (jadąc od Ogrodów, przed przystankiem Żeromskiego). W obu tych miejscach zauważono ślady po robotach ziemnych w torowisku i/lub okolicznym asfalcie, a także tajemnicze skrzynki z napisem „Bombardier Transportation”. A skoro już mowa o infrastrukturze to informujemy, że z przystanku Wioślarska (w stronę Starołęki)... zniknęła wiata. (MJ)



Na Rondzie Śródka pojawiło się rezerwowe wahadło. Uruchomione są więc (nie licząc usterek i innych zdarzeń losowych) wszystkie cztery wozy GT8ZR (2*W1 + 1*W2 + 1*R). Wahadło rezerwowe na Śródcie pełni służbę przez 7 dni w tygodniu. (PW)





Zmieniły się rozkłady, a wraz z nimi dolewki. Wozy N21 dolewają teraz jako 7/9 i 17/9. Warto uwiecznić na fotografii GT8 na 17-tce. 4/3 zamienia się w 10/0



Trwają prace przy składzie N+ND obejmujące m.in. przetaczanie kół w II wagonie. Za czas i siły poświęcone zabytkom – dziękujemy! Fot.: Marcin Jurczak, 08.04.2006


na Połabskiej i odbębnią kurs śniadaniowy. Wśród ciekawostek są też krótkie poranne wozy szczytowe z Gajowej. 18/1 robi kółko na linii 7, a 11/1... zamienia się w trzynastkę. To jedyna w ciągu doby możliwość sfocenia liniowego holendra na Junikowie. (MJ/PW)

 W dniu 8 kwietnia uruchomiono (tym razem już naprawę, zdjęcia m.in. na PGK) linię autobusową numer 50. Zadebiutowały na niej dwunastometrowce z A3. Trasa: Górczyn – Ściegiennego – Taczanowskiego – Bułgarska – KING CROSS – Bukowska – Szpitalna – Ogrody (powrót do KC przez Dąbrowskiego, Szamotulską i Bukowską). Autobusy kursują we wszystkie dni tygodnia, odjazdy co 30 minut (z wyjątkiem porannej 60-minutowej przerwy między I a II odjazdem z każdej z pętli). (MJ)


 Tego samego dnia (8 kwietnia) z okazji uroczystości Misterium Męki Pańskiej uruchomiono linię dodatkową D, kursującą po trasie Gwarna – Wilczak. Na linii pojawiły się po dwie brygady z S1 (176+175, 224+223) i z S2 (677 i 690). Ponadto zwiększono częstotliwość kursowania wozów na liniach 51, 74 i 90. (TG/MJ)




Pociągi linii D na pętli Wilczak. Fot.: Tomasz Gieżyński

 Torowcy reanimują torowisko na ul. Winogrady. Na całej długości ograniczenia do 10 km/h można spotkać pomarańczowe ekipy wymieniające śruby, które mocują zdezelowane torowisko do spróchniałych podkładów, a także montujące poprzeczki torów pomiędzy szynami. Generalnie tu coś dokręca, tam przyspawają, bo torowisko musi nam jeszcze trochę posłużyć. W najbliższym czasie zapowiada nam się również przerwa w kursowaniu tramwajów na Winogradach.

Celem nie jest jednak wymiana odcinka torowiska, lecz dalszy ciąg jego reanimacji. Obyśmy jak najszybciej doczekali się porządnego remontu całej ulicy. (ŁB)

 Od dnia 18 marca w związku z budową kanału sanitarnego występują utrudnienia w ruchu autobusów linii 51, 67, 74, 83 i 90. Ulica Garbary jest jednokierunkowa dla ruchu samochodowego (osobowego). Ruch autobusów sterowany jest sygnalizacją świetlną. Ponadto objazdem skierowano wozy linii 60 – przez Estkowskiego i Wyszyńskiego do Dworca Śródka. 60-tki nie mają wprowadzonych zmian do komputerów i jeżdżą z „klasycznymi” tablicami wciśniętymi za szybę. (MJ)

 Niezwykle klimatyczny i nieco egzotyczny objazd zafundowało MPK pasażerom linii 64. Od 11 marca budowany jest ciepociąg w rejonie Kasprzaka / Matejki. Objazdy: przez Wyspiańskiego, Jarochońskiego i Potworowskiego w stronę Kaczej oraz przez Szczanieckiej, Jarochońskiego i Wyspiańskiego w stronę Literackiej. W dniu 9 kwietnia strona internetowa naszego przewoźnika informowała jednak już tylko o objeździe w stronę Kaczej, gdyż trasę w stronę Literackiej przywrócono do normy. (MJ)

informacje zebrali:

Łukasz Bandoz, Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak, Maciej Rudzki, Piotr Wawrzyniak

O PR110 słów kilka

Łukasz Bandoz

Współpraca KMPS z Transkom Czerwonak

Trzynastego dnia miesiąca kwietnia Roku Pańskiego 2006 przedstawiciele KMPS w składzie Krzysztof Dostatni, Janusz Matuszewski i Łukasz Bandoz udali się na spotkanie z prezes Przedsiębiorstwa Wielobranżowego „Transkom” Sp. z o.o., panią Elżbietą Skałecką. Spotkanie przebiegało w bardzo przyjemnej atmosferze – szefostwo Transkomu jest do nas bardzo pozytywnie nastawione i skore do współpracy. Głównym tematem rozmów był autobus Jelcz PR110. Pojazd jest właśnie remontowany w warsztatach Transkomu, przy okazji pracownicy starają się jak najdokładniej przywrócić pierwotny wygląd autobusu. Trzeba przyznać, że PeeRka już prezentuje się wspaniale, choć czekają ją jeszcze prace wykończeniowe. Udało nam się ustalić datę prezentacji autobusu. W niedzielę 7 maja nastąpi inauguracja wakacyjnych linii turystycznych – tramwajowej numer 0 i autobusowej numer 100. Z tej okazji setkę będzie obsługiwał nie tylko ogórek, ale również Jelcz PR110 z Czerwonaka. Na terenie bazy Transkom



Już 7 maja, Jelcz PR110 pojawi się na linii turystycznej numer 100. Serdecznie zapraszamy! Fot.: Łukasz Bandoz

wypatrzaliśmy również innego jelicza, którego w przyszłości chcielibyśmy przejść od podmiejskiego przewoźnika; na razie 21-letni autobus pozostaje w liniowej służbie.

„Racjonalizator w zakładzie”

Tomasz Gieżyński

Tak przed laty nazywała się rubryka w zakładowej gazecie „Z Życia MPK”, która była źródłem informacji o dokonaniach pracowników, radzących sobie w trudnych warunkach materiałowych z różnymi problemami natury techniczno-konstruktorskiej. Dziś znacznie ważniejsza od tulejek, płyt, śrub i prętów jest MYŚL. Myśl, pomysł – które potrafią przynieść kolosalne oszczędności, jeśli tylko znajdzie się odważna osoba, która chciałaby i mogłaby wcielić je w życie. Rozpoczynamy więc nowy cykl, do którego zapraszamy wszystkich chętnych – będziemy tu przedstawiać nietuzinkowe pomysły mogące w dowolny sposób usprawnić komunikację miejską w Poznaniu. Nie jest też naszym celem wywoływanie polemiki pod hasłem „tego niedasieć gdyż”. Po prostu czytajcie i myślcie.

Na początek dwie śmiałe koncepcje.

Wahadelko

Wagony O używane są w Poznaniu tylko podczas remontów. Wprawdzie ich normalna eksploatacja na zwykłych liniach – poza sezonem remontowym – nie jest wykluczona, niemniej jednak Wydział S2 podchodzi do tego tematu z wyjątkową bojaźnią. Mamy więc ratunek (tymczasowy co prawda, ale zawsze) dla wszelkich istotnych wskaźników eksploatacyjnych: skoro p. Dariusz Bąkowski („typ od kurczaków” z centrum) po raz kolejny blokuje powstanie nowej trasy tramwajowej na Rataje, ale z kolei nie istnieją okoliczności powodujące zaniechanie reszty inwestycji, mamy propozycję, by trasę dociągnąć od Rataj do Pl. Bernardyńskiego i uruchomić linię W relacji Os. Lecha – Plac Bernardyński. Do czasu likwidacji problemu właściciela budki z kurczakami będzie ona stanowić dogodny dojazd do centrum dla mieszkańców GTR, a istnienie na Placu Bernardyńskim połączenia między torami nowo budowanej linii nie powinno w przyszłości nikomu zaszkodzić.

Pocombinujemy?

W prasie zaczynają się pojawiać niezbyt wyraźne głosy o potrzebie zamówienia kolejnej partii nowych tramwajów.



„Osiemnastki” na terenie zajezdni A1. Od prawej: 1384 (z okolicznościową „reklamą” z okazji 750-lecia lokacji miasta Poznania), 1383, 1382, dalej niewidoczne 1375 i 1378.

Fot.: Marcin Jurczak, 21.06.2003

Tymczasem, po uratowaniu sytuacji z wagonami combino i „podleczeniu” ich nieco zszarganej konstrukcji i reputacji, wciąż chyba pozostaje opcja dokupienia kolejnych 10 sztuk w ramach poprzedniego przetargu? Oczywiście byłyby to wozy już „upgradowane”, a zaletą tego rozwiązania byłby skrócony do minimum czas oczekiwania na kolejną dostawę fabrycznie nowych pojazdów, w dodatku zunifikowanych z już posiadaną serią. Tych zalet nie będą miały Skoda, Pesa ani Cegielski.

Solaris Urbino (2)

Maciej Rudzki

W ubiegłym miesiącu przybliżyliśmy Szanownym Czytelnikom historię poznańskich Solarisów Urbino 12. Dziś kilka zdań o przegubowcach spod znaku zielonego jamnika.

Urbino 18

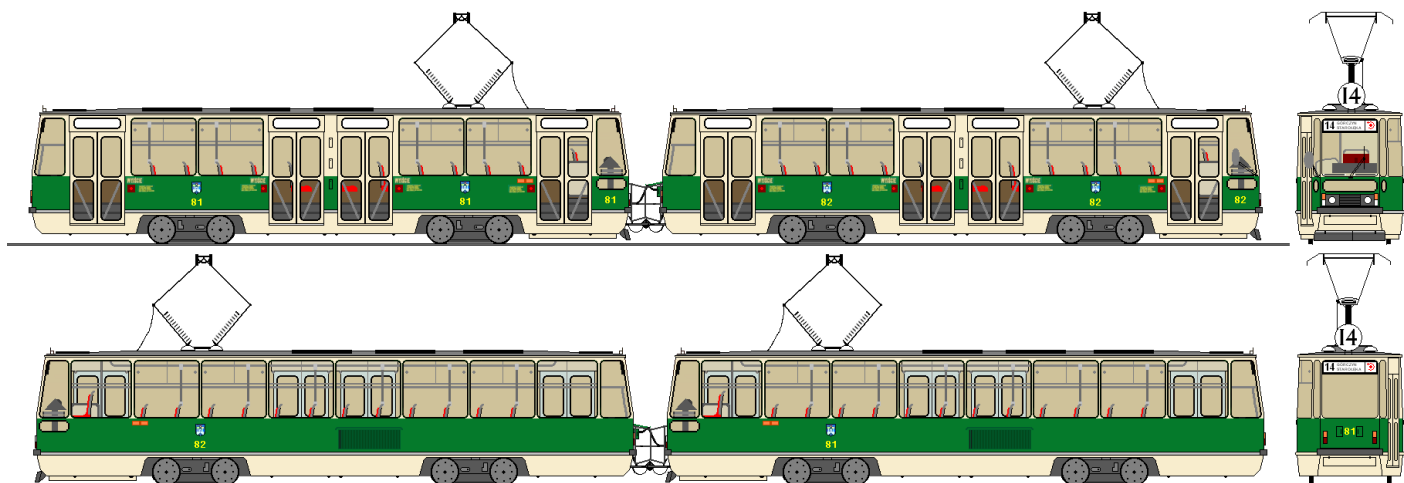
Pierwsza dostawa Solarisów Urbino 18 (licząca 8 sztuk) miała miejsce pod koniec 2001 roku. Autobusy trafiły do zajezdni przy ul. Warszawskiej, gdzie nadano im numery od 1375 do 1382. Jednostką napędową zastosowaną w tej partii „osiemnastek” jest silnik MAN D2866 LOH 25 Euro II. Podobnie jak w Urbino 12 z pierwszego „rzutu”, tu również zastosowano klasyczną solarisową deskę rozdzielczą. Standardowo stanowisko kierowcy wyposażone zostało w klimatyzację (klimatyzator umieszczono w przedniej części pojazdu). Cechą charakterystyczną dla tej serii jest brak miejsca na wózki w drugim członie autobusu, a co za tym idzie większa liczba miejsc siedzących. Między przegubem a trzecią parą drzwi, celem zwiększenia ilości miejsca dla pasażerów stojących i poszerzenia przejść, trzy miejsca siedzące ulokowano bokiem do kierunku jazdy (rozwiązanie takie nie pojawiało się w żadnych innych dotąd eksploatowanych solarisach).

Dwa kolejne przegubowe Urbino dotarły do Poznania w grudniu 2002 roku. Autobusy otrzymały kolejne numery 1383 i 1384. Wyposażono je w silniki spełniające normę emisji spalin Euro III – MAN D2866 LOH 27. Stanowisko pracy kierowcy, podobnie jak w U12 dostarczanych od roku 2002, zostało wyposażone w deskę rozdzielczą VDO, a sama kabina w klimatyzację. Od wozów z poprzedniej dostawy odróżnia je większa ilość miejsc dla wózków, czyli tzw. „rzeźni” – aż trzy (dwa w pierwszej części autobusu: klasyczne – na wprost drugich drzwi i niestandardowe – po prawej stronie, tuż przed drugimi drzwiami; trzecie w drugim członie. Trzy specyficzne dla pierwszej serii U18 fotele (usytuowane tuż za przegubem, bokiem do kierunku jazdy) zastąpiono czterema (w bardziej klasycznym ustawieniu – para przodem i para tyłem). Pod nimi ulokowano zbiorniki paliwa (w Urbino 18 z pierwszej dostawy ulokowane w pierwszym członie autobusu). 1383 i 1384 to pierwsze poznańskie przegubowce wyposażone w monitoring przestrzeni pasażerskiej.

Ostatnia jak do tej pory dostawa przegubowych „jamników” nastąpiła w styczniu 2005 r. Wtedy to wydział A-1 wzbogacił się o kolejne dwa Urbino 18, które nie różnią się znacząco od wozów z 2002 roku. Układ wnętrza jest identyczny a stanowisko kierowcy wyposażone w deskę rozdzielczą VDO i klimatyzację (identyczną jak w U12 1342-46 i 1801-10). Szybę boczną w kabinie kierowcy, w stosunku do poprzednich U18, podzielono na więcej części, a lewe lustro przeniesiono z jej dolnej krawędzi na górną. Wewnątrz zastosowano nieco mniejsze wyświetlacze diodowe,

współpracujące z systemem informacji pasażerskiej (głośniki – podobnie jak w serii leasingowych U12 – zainstalowano wewnątrz w pasie obudowy nadokiennej). Panel sterujący SRG-3000P firmy R&G, podobnie jak montowane we wszystkich

poprzednich egzemplarzach panele ITF Intertraffic, współpracuje z KWSR. Autobusy te są również wyposażone w system monitoringu przestrzeni pasażerskiej (po dwie kamery w każdym członie pojazdu).



Wagony 105N 82 i 81 (pierwsze dostarczone) – stan na rok 1975.

Rys.: Jędrzej Nowak

„Na torach” – 105N

Jędrzej Nowak

Pierwsze wagony typu 105N zostały wyprodukowane w 1974 roku w chorzowskim Konstalu. Już w marcu następnego roku pierwsza partia tych tramwajów trafiła do Poznania. 105N to wagon silnikowy posiadający dwa wózki napędowe. Tramwaj ten jest przystosowany do jazdy ukrotnionej (liniowo eksploatowano trójskłady 105Na, testowano też możliwość jazdy 105Na w trakcji czterokrotnej). Tramwaje te, systematycznie modernizowane, są eksploatowane do dziś i nie planuje się wycofania ich ze służby. Na rysunku widać, jak wiele elementów tych wagonów uległo zmianie. „Ulepszenia” dotyczą m.in. otablicowania pojazdów, kabli sterowania i kabli WN. We współczesnych wozach (za wyjątkiem 194+193) nie ma także charakterystycznych szybek w przedniej części wagonu, a po modernizacjach drugie wagony składów przebudowuje się na doczepy czynne. Nawet dziś tramwaje te mogą być nowoczesne. Instaluje się w nich połówkowe pantografy, wyświetlacze (pikselowe i nie tylko), tyrystorową aparaturę. Wadą jest wysoka podłoga, a standardem w nowoczesnych konstrukcjach jest brak stopni wejściowych

(lub minimalizowanie ich ilości). Inne poważne wady to tendencja do wichrowania się pudła, a także drzwi umieszczone na jego skosie.

Podstawowe dane techniczne wagonów 105N	
producent	Konstal Chorzów
długość / szerokość / wysokość	13 500 / 2 400 / 3 050 mm
liczba i moc silników	2 * 41,5 kW
liczba osi / wózków	4 / 2
lata dostaw	1975-1979
ilość dostarczonych wagonów	126 sztuk
zakres numeracji	81-206
wagony eksploatowane (stan na dzień 10.04.2006)	6 sztuk* (98+97, 148+149, 194+193)
stacjonowanie	S-1 Głogowska

* - większość pozostałych przebudowano na 105Na i pochodne

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
NAKLAD: 40 egzemplarzy

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.



Klasycyzy dwukitowiec 105N na ul. Głogowskiej.

Fot.: Marcin Jurczak, 22.05.2004