

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 5 (73)
19 maja 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

„Zerówka” i „setka”

Krzysztof Dostatni

W niedzielne popołudnie 7 maja br. już od godz. 15.00 zabytkowe pojazdy zaczęły pojawiać się na ul. Gajowej, tuż przy zabytkowej zajezdni tramwajowej. Jako pierwszy przyjechał Jelcz PR 110. Autobus ten był gościem specjalnym i wraz z Jelczem RTO zainaugurował letnie kursy linii 100. Jazda na linii nr 100 była także pierwszym kursem „peerki” z pasażerami po remoncie przeprowadzonym przez przedsiębiorstwo TRANSKOM w Czerwonaku. To właśnie dzięki przychylności Prezes firmy TRANSKOM Pani Elżbiety Skaleckiej pocziwy Jelcz odzyskał wygląd z początku lat 90., tj. kremowo-czerwone malowanie, oryginalne siedzenia oraz inne elementy wystroju wnętrza. Pojawienie się tego autobusu na linii turystycznej nr 100 było dodatkową atrakcją oraz miłym zaskoczeniem dla wszystkich pasażerów. Ponadto była to swego rodzaju promocja PR 110, który najprawdopodobniej będzie niebawem kursował na linii do Tuczna.

Kilka minut po 15.00 na Gajową podjechał także wagon 13N 115, który od czasu do czasu pojawia się na linii 0. Następnie podstawiony został skład N+ND, a tuż po nim na Gajowej zaparkował „ogórek”. Pamiątkowym zdjęciom nie było końca. Dopiero wskazówki zegara wskazujące godzinę 16.00 sprawiły, że pasażerowie zajęli miejsca w wybranych pojazdach i rozpoczęli wycieczkę po Poznaniu. O ile na linii nr 0 już

wcześniej pojawiały się dwa tramwaje jednocześnie, to na „setkę” dwa zabytkowe autobusy wyjechały po raz pierwszy. Fakt ten oczywiście został wykorzystany przez podróżujących miłośników i na trasie dokonano kilku fotostopów. Ponadto kierowcy obu autobusów byli skutecznie dopingowani przez pasażerów, przez co ochoczo chwalili się możliwościami swoich maszyn.

Kolejne kursy upłynęły w równie sympatycznej atmosferze, a dzięki różnorodności podstawionych pojazdów każdy mógł znaleźć coś dla siebie.

Zarówno tramwaje linii 0, jak i autobusy linii 100 będą odjeżdżały z ul. Gajowej co niedzielę o godz. 16.00, 17.00 i 18.00. Te godziny odjazdów będą obowiązywały do końca września. Ponadto w każdą pierwszą sobotę miesiąca od 3 czerwca do 2 września br. tramwaj linii 0 wykona o godz. 21.00 specjalny kurs pod hasłem „Poznań By Night”.

Serdecznie zapraszamy na zwiedzanie Poznania z okien zabytkowych pojazdów.

Bydło

Adam Białas

9 kwietnia, w nocy z soboty na niedzielę, został napadnięty i pobity motorniczy linii nocnej N21. Został napadnięty przez pijanego dziesiętnolatka – przyplącił to wstrząsem mózgu, naderwanym uchem i potłuczeniem. Do napaści doszło na pętli Os. Sobieskiego, gdy motorniczy przeszkodził „pasażerowi” w obsikiwaniu siedzeń tramwaju.

Motorniczemu udało się wyrwać kopiącemu go napastnikowi i – przy pomocy kierowcy nocnego autobusu – schronić się w pojeździe. Interwencja stróża nocnego, tzw. ochroniarza, pilnującego nocą pętli na Sobieskiego, ograniczyła się do próby wezwania policji – ale nie o jakości outsourcingu dla MPK chciałem pisać.

Obrażenia zadane napadniętemu były na tyle poważne, że konieczna stała się tygodniowa hospitalizacja. Równa okrucieństwu głupota napastnika przyczyniła się do szybkiego ujęcia go przez Policję. W zasadzie wszystko szybko wróciło do normy – komunikacja nocna w Poznaniu kursuje bez zakłóceń, nadal można liczyć na punktualne, szybkie i tanie „nocki”...



Jelcz RTO 1679 i Jelcz PR110 1 jako dwa wozy linii turystycznej nr 100 w dniu inauguracji sezonu letniego.

Fot.: Krzysztof Dostatni

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 3 maja 2006

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
148+149	-	barwy MPK	Exim Tours	kremowo-niebieski	
152+153	-	barwy MPK	Flugger - farby	biały	
172+171	Góraźdze	szaro-zielony	JOGO-BELLA	niebiesko-różowy	
218+215	Góraźdze	szaro-zielony	Citibank handlowy	niebieski	
234+233	-	barwy MPK	OLYMPUS	szary	
242+241	SKOK	biały	JOGO-BELLA	niebiesko-różowy	
254+253	-	barwy MPK	Exim Tours	kremowo-niebieski	
262+261	-	barwy MPK	Exim Tours	kremowo-niebieski	
274+275	-	barwy MPK	Citibank handlowy	niebieski	środkowy człon
310+311	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
402	-	barwy MPK	Aquanet	niebieski	całopojazdowa!!!
403	Konkurs dla przedsiębiorstw	niebieski	-	barwy MPK	
407	Konkurs dla przedsiębiorstw	niebieski	-	barwy MPK	
610	SKF	biało-niebieski	SKF	biało-niebieski	odnowa
612	Ziolopec	zielony	AMICA	czerwony	
673	Audi	biały	e-Gazeta	biały	środkowy człon po stronie drzwi
677	Gielda samochodowa	niebieski	-	barwy MPK	

Ale co by się stało, gdyby do napadu doszło na następnym kursie? Czy zabójstwo – tak, bo pobicie ze skutkiem śmiertelnym to tylko parę minut kopania więcej – zapobiegłby system monitoringu PST? Czy kamery na PeSTce uchroniłyby napadniętego przed skopaniem na śmierć, skoro na niewiele zdały się przy pobiciu? Ile wart jest zwany ochroniarzem cieć nocny, który – wbrew nazwie – nie chroni?

Służąc w dawnych czasach pod szmaragdowo-złotymi sztandarami MPK Poznań, na własnej skórze poznałem wątpliwą przyjemność pracy na liniach nocnych, a także, prywatnie, równie wątpliwą przyjemność podróżowania nimi jako pasażer. Stada podpitych, okrutnych, bezdennie głupich dresiarzy i studentów, między nimi zastraszona i milcząca większość tzw. uczciwych pasażerów... Szantaże, bójki, pobicia – niby nie zdarzają się codziennie, ale jazda w atmosferze gęstej od przekleństw i wymiocin również do przyjemnych nie należy.

Ale nie demonizujemy – sytuacja na PST nie nabrzmiewa, nie pogarsza się, wraz ze wzrostem liczby przewiezionych pasażerów wzrasta po prostu szansa, że podróżując komunikacją publiczną napotkamy bydło, które żadną miarą nie może uchodzić za pasażerów. To chyba prosta zależność, szkoda tylko, że władze miasta jakoś nie potrafią jej zauważyć i przeciwstawić się patologii rozwoju komunikacji nocnej. I że po każdej podobnej sytuacji niewiele (czytaj: nic) się nie zmienia...

Współpraca MPK z Policją na szczeblu operacyjnym układa się bardzo dobrze, nieco gorzej na poziomie taktycznym, za to na poziomie strategicznym – czyli współpracy odnośnych władz – jeszcze gorzej. Bezpieczeństwo kosztuje, braki kadrowe (skandalicznie mała liczba patroli gotowych do działania) i sprzętowe (PESEL!) dają o sobie znać. Ale dlaczegoż by nie zdywersyfikować działalności Straży Miejskiej, która mogłaby podnieść poziom bezpieczeństwa w transporcie miejskim? Przy okazji zadano by kłam brzydkiemu pogładowi części poznaniaków, że municypalni to tylko blokadę na koło założyc „umią”.

Zachowanie tzw. porządnym (bo obojętnym) pasażerów również pozostawia wiele do życzenia – skoro społeczeństwo nie może się przekonać nawet do kapitalizmu, trudno oczekiwać, żeby „za wolność waszą i naszą” stawało w obronie napadanych pasażerów/motorniczych/kierowców... 9 kwietnia było podobnie – nieliczni świadkowie zajścia pozostali bierni – nic dziwnego, dobrze wiem, że czasem w kilku trudno jest spacyfikować jednego – a może telefony im się rozładowały? Ale, dopóki naszym wrogiem jest nie Waffen SS, a grupki podpitych małolatów, zaś władza – zamiast spełniać obowiązki – jak to każda władza, tylko żyć przeszkadza – nie bójmy się działać! Mojego stosunku do sprawy nie zmienia fakt, że napadnięto właśnie na Arnolda, aktywnego członka Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych – przypadek nie wybiera, trafia – jak szlag – niespodziewanie. A kto dostanie w twarz? Może Ty, może on, może jednak ja? Kochani czytelnicy, nie życzę Wam, aby Wasza znieczulica doprowadziła do czyjegós kalectwa, czy nawet do śmierci. Naprawdę lepiej zaryzykować parę siniaków niż patrzeć, jak umiera człowiek, czy potem tłuc się po świecie z poczuciem winy „a w sumie to mogłem zadzwonić na policję, ale mi się spieszyło”...



Po 408 przyszedł czas na 402. Jeżeli mielibyśmy się czepiać, to wnioskujemy o malowanie osłon wózków pod kolor reklamy... i niezaklejanie szyb!!!

Fot.: Marcin Jurczak, 03.05.2006 r.

„Racjonalizator w zakładzie” Tatry T6 dla Poznania?

Łukasz Bandosz

Wiek jeżdżących po Poznaniu *helmutów* skłania do dyskusji nad tramwajami, które mogłyby zastąpić sprowadzony z Niemiec demobil. Najstarszy wóz skończy w tym roku 50 lat, co – jak na tramwaj jeżdżący liniowo – jest dobrym osiągnięciem. *Bimby*, spotykane na ulicach naszego miasta, początkowo woziły pasażerów w Düsseldorfie i Frankfurtu nad Menem. Pierwsze egzemplarze trafiły do Poznania 10 lat temu, dziś ich flota w MPK Poznań to 57 wozów. Wozów, które – ze względu na ich wiek – trzeba będzie niedługo wystać na emeryturę. Pamiętać też należy o 11 starych *holendrach*, czyli wagonach typu 3G z Amsterdamu. Jednak zapotrzebowanie naszego przewoźnika nie zmniejszy się, więc należy się zastanowić, jakimi tramwajami zastąpimy wysłużone *helmuty*. Wszyscy wiemy, że zakup tylu nowych wagonów tramwajowych w ciągu kilku lat jest niemożliwy ze względu na wysokie ceny producentów. Jak się już przekonaliśmy, problem braków taborowych można rozwiązać poprzez sprowadzenie używanych wozów z miast, które stać na zastąpienie ich nowymi. Inni przewoźnicy z naszej części kontynentu również zdają sobie z tego sprawę i z powodzeniem stosują taką politykę taborową. Podobnie postąpił ostatnio Szczecin, który zakupił 23 sztuki tramwajów Tatra KT4Dt od BVG z Berlina. A co my zrobimy, gdy okaże się, że nasze *helmuty* i *holendry* już długo nie pojeżdżą? Gdzie będziemy szukać tramwajów dla Poznania?

Rynek *bimb*, które znamy i które sprowadzaliśmy dotychczas, skurczył się znacząco od czasu, gdy tymi tramwajami zainteresowały się miasta całego byłego bloku wschodniego. Demobil z Niemiec można spotkać w całej Europie Środkowej i Wschodniej, w Niemczech tego typu tramwajów jest już bardzo mało. Ostatnie tramwaje typów, które już poznaliśmy lub podobnych, kursują jeszcze w Düsseldorfie i Karlsruhe, pewne ich ilości można również napotkać w Wiedniu i Grazu w Austrii. Oczywiście w miastach krajów niemieckojęzycznych jeździ wciąż znacznie więcej *helmutów*, ale wozów na tor o rozstawie 1435 mm już prawie nie ma.

10 lat temu Poznań sprowadził pierwsze wagony z Düsseldorfu po tym jak Szczecin przekonał się, że ich wykorzystanie nie sprawia problemów, a wozy – mimo zaawansowanego wieku – sprawują się bardzo dobrze. Dziś Szczecin sprowadza tatra z Berlina. Są to czteroosiowe tramwaje przegubowe typu KT4Dt, trochę mniejsze od GT6. Lecz to nie jedyne tramwaje, jakie BVG ma na zbyciu. Na zajezdni Niederschönhausen stoją jeszcze inne tatra, również przeznaczone do sprzedaży – te właśnie tramwaje mogłyby zastąpić poznańskie *helmuty*. Mowa o wagonach typu T6A2 i B6A2.

Wagony silnikowe T6A2 i doczepne B6A2 były produkowane dla Berlina przez zakłady ČKD w Pradze od 1988 roku. Waga wozu typu T6A2 to 18 ton, jest on wyposażony w 4 silniki po 45 kW mocy. Wozy typu B6A2 ważą 14 ton. Tramwaj osiąga prędkość do 60 km/h. W drugiej połowie lat 90. XX wieku wszystkie wozy obu typów przeszły modernizację. Tramwaje te jeżdżą po stolicy Niemiec w składach silnik+silnik lub silnik+doczepa, niegdyś można było również spotkać skład



Skład T6A2+B6A2 na Hackescher Markt w Berlinie.

Fot. Tomasz Gieżyński, 12.09.2000 r.

silnik+silnik+doczepa. Ze względu na niedawne dostawy nowych niskopodłogowców oraz malejące zapotrzebowanie berlińskiego przewoźnika na tramwaje, coraz więcej tatr stoi w zajezdni Niederschönhausen i czeka na sprzedaż na wschód.

Wagony T6A2 i B6A2 mają po 14,5 m długości, 3,1 m wysokości i 2,2 m szerokości. Są więc węższe od polskich *stopiątek*, jednak to nie powinno stanowić problemu. Odległość między krawędzią przystanku i tramwajem nie będzie większa niż w przypadku przednich i tylnych drzwi wozów typu 105N, umieszczonych na skosach wagonów. Szerokość tramwajów z Berlina umożliwi ponadto umieszczenie tych wozów w zajezdniach na Gajowej i Madalińskiego. Skład dwóch takich tatr ma około 31 metrów i nie jest wiele dłuższy od składu *stopiątek*.

Wozy T6A2 i B6A2 po modernizacjach są wyposażone w 3 pary drzwi odskokowo-przesuwanych, podobnych do tych z naszych tatr, przy czym pierwsza i trzecia para drzwi jest węższa od środkowych. Dodatkowo tramwaje te podczas modernizacji wyposażono w pantografy połówkowe, klimatyzację kabiny motorniczego i wyświetlacze. Można śmiało stwierdzić, że prezentują się lepiej od naszych *stopiątek* po NG, powiem więcej – one są lepsze od wagonów polskiej produkcji. W środku czeskie wozy mają jeden rząd siedzeń po stronie drzwi i dwa wzdłuż okien. Jeśli Poznań sprowadziłby tego typu wozy z Berlina, zdecydowanie należałoby usunąć drugi rząd siedzeń i pozostawić po jednym z każdej strony, aby tramwaj mógł pomieścić większą liczbę pasażerów.

Wozy BVG wyposażone są w sprzęgi typu Scharfenberg, które umożliwiają szybkie i bardzo sprawne kopolowanie wagonów. Żadne kable nie wiszą pomiędzy wagonami, wszystko przechodzi przez sprzęg. Niestety nie jest możliwe łączenie wagonów wyposażonych w sprzęgi typu Scharfenberg z naszymi wagonami ze sprzęgami typu Alberta. Ale motorniczowie i tak nie są uprawnieni do łączenia i rozłączania wagonów. Do tego typu czynności należy wzywać specjalne służby MPK Poznań. W przypadku sprowadzenia

do Poznania T6A6 i B6A2 wagony te byłyby łączone z innymi tylko w sytuacjach awaryjnych, jak na przykład konieczność zepchnięcia uszkodzonego tramwaju do zajezdni. Aby rozwiązać problem różnych sprzęgów, wystarczyłoby na przykład wyposażyć Pogotowie Ratownicze MPK Poznań w łączniki z obiema końcówkami.

Zagadką pozostaje cena zakupu takiego składu. Według prasy Szczecin za KT4Dt płaci po 500 tys. zł za sztukę. Można się spodziewać, że skład wagonów T6A2+B6A2 będzie droższy, a jeszcze więcej BVG zażyczy sobie za skład T6A2+T6A2. Mimo to uważam, że warto porozmawiać z Niemcami i zainteresować się wozami z zajezdni Niederschönhausen. Moim zdaniem tatty mogą stopniowo zastępować wysłużone już *helmuty* i – jak zapewne niedługo przekonają się o tym w Szczecinie – berlińskie tramwaje sprawdzą się w naszych realiach. Są to bardzo dobre wozy, które jeszcze długo mogą jeździć w służbie liniowej. Od nas zależy, czy będą jeździły w Poznaniu czy gdzieś indziej. Ich niewątpliwe zalety to stosunkowo młody wiek, niedawne remonty, szybsza wymiana pasażerów na przystanku niż w przypadku wozów GT8. Po usunięciu jednego rzędu siedzeń do zalet dołączy większa od *helmutów* pojemność. Niezaprzeczalną wadą może okazać się wysoka cena – jak na tabor używany. Warto nadmienić, iż tatrami z Berlina, zarówno KT4Dt, jak i T6A2 oraz B6A2, interesuje się już Gdańsk, a także miasta w Rumunii, Rosji, a nawet Turcji.

Z archiwum T

Marcin Jurczak

02.04 511 15/2. Dziwne rzeczy dzieją się ostatnio ze zwrotnicami (o wajchowych problemach piszemy m.in. w *Nowinkach*). Chyba wiosna im szkodzi. Przed wjeżdżającym na PST combino zwrotnica nagle przełożyła się sama, a tramwaj pojechał w stronę Połabskiej... Po wycofaniu motorniczy pojechał PeSTką, a odjazd z Sobieskiego zrealizował planowo.

02.04 150+151 1/1 i 906 W1/1. Poślizg podczas cofania na pętli Os. Lecha był przyczyną najechania tramwaju 1/1 na stojącego na przystanku wahadłowca pierwszego. W wagonie 151 odkształcony został tylny zderzak (wagon ustawiono na dużym kółku, aby nie blokować pętli), a w 906 zbiły się klosze przednich lamp i wgniół przód wagonu.



Wykolejone półtora wózka wagonu 906. Pomimo trzech kwietniowych zamachów na swoje życie, wóz trzyma się dzielnie. Fot.: Marcin Rutkowski, 07.04.2006 r.



Doczepa bierna B6A2 odstawiona w zajezdni Niederschönhausen. Fot.: Maciej Rudzki, 22.10.2005 r.

03.04 1525 233/1. Jeden z pasażerów w dosyć gwałtowny sposób wyraził swoje niezadowolenie z nocnej komunikacji autobusowej. Rzucona przez niego cegła wybiła szybę w ostatnich drzwiach. Sprawca oddalił się w nieznanym kierunku.

06.04 1629 56/1 i inne. Zderzenie się dwóch ciągników samochodowych z przyczepami spowodowało spore komplikacje w górczyńskiej komunikacji autobusowej. Zablockowany został bowiem przejazd dla autobusów linii 56 i 80 ul. Głogowską na wysokości ul. Wykopy. Autobusy kierowano częściowo objazdem, a częściowo poboczem ulicy Głogowskiej.

07.04 511 14/7. Z zainteresowaniem przyglądamy się wszystkim wstrzymaniom spowodowanym przez najnowsze siemensy. Wyciek oleju z I wózka za przystankiem Aleje Solidarności (kierunek Górczyn) spowodował 25-minutowe wstrzymanie na PST. Tramwaj zjechał do zajezdni o własnych siłach.

07.04 906 W1/2. Dnia siódmego kwietnia (a nie dziewiątego, jak omyłkowo podaliśmy w poprzednim Przystanku) o godzinie 4.51 rano z trasy wypadł tramwaj linii W1. Motorniczy nie zatrzymał się na przystanku końcowym i zjechał za urywającą się kawałek dalej torowisko. Wykoleił się cały pierwszy wózek i pierwsza oś drugiego. W miejscu zdarzenia nie ma żadnego oświetlenia, a funkcję „końcówki” toru pełniły



Combino 511 podczas przymusowego postoju na PST. Przyczyna – wyciek oleju z I wózka, czas postoju – 25 minut. Fot.: Maciej Rudzki, 07.04.2006 r.

cztery (!) podkłady przymocowane drutami do szyn. Tramwaj (połamany pantograf, wybita szyba w kabinie motorniczego) wstawiono w torowisko przy użyciu dźwigu, a przed godziną 10 odholowano do zajezdni Madalińskiego.

08.04 71 wycieczka/1. Tego wieczoru na studencki wynajem wyruszyły z Fortecznej 102Na 71 i 102N 1. Prowadzona przez Kurczaka (po raz pierwszy w życiu!) Księżniczka raczyła skapitulować już po kilku minutach jazdy. Gęsty dym z pierwszego wózka unieruchomił wagon na przystanku Os. Rzeczypospolitej. Po przełączeniu grup silników tramwaj zjechał na „żeberko” na Rondzie Rataje, skąd w asyście pogotowia technicznego pomknął przez S2 na S3. Stłoczona w Kanciaku studencka brać dzielnie wytrwała do końca wycieczki.

09.04 513 14/4. Uszkodzenie hamulca sprężynowego spowodowało 10-minutowe wstrzymanie. Tramwaj zjechał z trasy w asyście pogotowia technicznego. **14.04** podobną usterkę zanotowano w **508 14/3**, a **22.04** ponownie w **508**, tyle że na **15/1**.

10.04 320+321 5/9 i 2025. Podczas cofania wewnętrznym torem Osiedla Lecha spaliła się przetwornica w wozie 320. Pociąg stanął na zwrotnicy i na 15 minut zablokował całą pętlę. Skład wycofano na tor wewnętrzny, a zewnętrznym kierowano pozostałe wozy liniowe. Godzinę później, krótko po 21, trójskład 2025+320+321 rozpoczął podjazd pod wzniesienie tuż za wyjazdem z tunelu. Okazało się, iż pocziwy N nie jest w stanie podciągnąć dwóch problematycznych *stopiątek*. Po wielu przygodach skład 320+321 wrócił do zajezdni. Podobno jeszcze tego samego dnia.

10.04 1037 79/3. Około godziny 20 na ul. Mrągowskiej w jadącym na Kaczę autobusie linii 79 doszło do zapalenia się instalacji elektrycznej. Kierowca próbował ugasić ogień za pomocą gaśnicy będącej na wyposażeniu pojazdu oraz 2 gaśnic pożyczonych z jadącego w przeciwną stronę 64/2 1067. Straż Pożarna walczyła z pożarem do godziny 20.50. Autobus odholowano na A3. Straty związane ze zniszczeniem pojazdu są na tyle duże, że spodziewamy się jego kasacji.

11.04 507 14/2. Pęknięcie sprężyny pantografu zablokowało Głogowską niemal przed samą zajezdnią. Wagon wepchnięty został na teren S1 przez 5/1 300+301.

13.04 71 11/5. Pechowy trzynasty? Uszkodzony układ rozruchu (opory) był przyczyną awarii Księżniczki na moście Królowej Jadwigi. Wagon na S3 zepchnął skład 282+283, kursujący tego dnia jako 5/5.

13.04 8/6 686. Latający *helmut*. Ciało obce w torowisku było przyczyną wykolejenia I wózka wagonu, zmierzającego wczesnym rankiem na Górczyn. Tramwaj jechał z Budziszynskiej, ulicą Reymonta. Interweniował TRAM123. Ruch był wstrzymany w obu kierunkach przez 50 minut, na nieczynnym odcinku utknęło 9 pociągów, pozostałe kierowano objazdami. Tramwaj (z powodu uszkodzenia pantografu) zepchnięty został na Madalinę przez 8/4. Uruchomiono komunikację autobusową „za tramwaj” (sztuk 3) w relacji Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego – Rondo Starołąka.

14.04 106+105 2/8. Wciąż pamiętamy o tragicznym wypadku z lutego, a wagon 106 znowu nawywijał. Ruszający z przystanku przy Wspólnej skład uderzył w wyjeżdżający z HCP ciągnik siodłowy. Pierwszy wagon wykoleił się obydwooma wózkami, uszkodzenia obejmują m.in. przednie naroże i lampy.

Podczas 45-minutowego wstrzymania tramwaje linii 2, 9 i 10 zawracano przez zajezdnię Madalińskiego, a w relacji Madalina – Dolna Wilda – Dębiec kursowały 4 *zatrampwaje*.

15/17/18.04 807. Awaria przetwornicy sprawiła, że *holendra* z **11/1** stojącego na ul. Królowej Jadwigi zepchnął na Forteczną diabelski 666 (9/6). To jednak nie koniec przygód wagonu 807. Dwa dni później grupa młodzieży świętowała w tym wozie „dyngusa” na linii **9/1**. Gdy sprawcy się ulotnili, tramwaj kontynuował kurs do Dębca. Natomiast 18 kwietnia wagon 807 (linia **9/9**) z powodu zwarcia musiał zjechać awaryjnie do zajezdni.

18.04 806 4/5. Kolejne zwarcie w wozie 3G. Tramwaj z ul. Winogrady zepchnięty został na Połabską przez skład 140+141 z 10/7.

19.04 1082 64/3. Niepokój i lęk coraz częściej towarzyszą pasażerom linii 64 i 95. Co jakiś czas bowiem nie otwierają się rogatki na Gołęczynie. Przegubowy MAN spędził tam ponad 20 minut zanim służby techniczne PKP usunęły usterkę. Problemy związane z koniecznością omijania jednej opuszczonej, niesprawnej rogatki mieli też kierowcy w dniu 10.04.

20.04 810 4/2. W bijatykę zamieniła się wieczorna kontrola biletowa w tramwaju linii 4. Pomiędzy przystankiem Fredry a Mostem Teatralnym doszło do szamotaniny, w wyniku której jeden z kontrolerów został ugryziony przez awanturującego się pasażera. Sprawca dokonał też samookaleczenia, rozcinając sobie ostrym narzędziem lewą rękę. Drugi z kontrolerów z ogólnymi pobójkowymi potłuczeniami odwieziony został (wraz z pasażerem-masochistą) do szpitala. Tramwaj z powodu zabrudzenia zjechał do zajezdni.

22.04 238+237 10/6 i inne. Czołowe zderzenie dwóch samochodów osobowych na ul. Winogrady zablokowało 6 pociągów tramwajowych i spowodowało konieczność uruchomienia objazdów linii 4 i 10 na Piątkowską. Jeden z rozbitych samochodów znalazł się w torowisku. W wypadku ciężkich obrażeń doznały trzy osoby.

24.04 236+235 16/2 i 405 12/1. Przez pół godziny nieprzejezdne było duże kółko pętli Sobieskiego po tym jak Polak najechał na tył Czecha. Oba tramwaje wysłano do zajezdni celem naprawy uszkodzeń.

25.04 312+313 5/9 i 906 W1/1. Kolejny zamach na wagon 906. Podobnie jak 2 kwietnia, cofający skład *stopiątek* (tym razem forteczkański), uderzył w stojące na przystanku wahadło. Uszkodzenia *helmuta* – „jak zwykle” – przednie lampy i wgniezione poszycie przedniej ściany.

26.04 302+303 12/10. Około godziny 17.15 wskutek oberwania przekładni II wózka w wagonie 303 nastąpiło wstrzymanie ruchu tramwajowego na ul. Roosevelta (jadąc od Teatralki, przed Kaponierą). Oberwana przekładnia odwróciła się, uniemożliwiając zjazd wagonu z trasy. Brak zabezpieczenia szpuli uszkodzonego wózka uniemożliwił natomiast wstawienie wagonu na wózek techniczny. Tramwaj w asyście wszystkich możliwych służb zjechał na S1. Przez prawie 50 minut kluczowy dla komunikacji tramwajowej odcinek ul. Roosevelta był wyłączony z ruchu, co spowodowało spory bałagan w całym centrum miasta. Część wozów kierowano objazdem przez Fredry i Gwarną.

26.04 linie 51, 68, 76. W czasie, gdy uszkodzony skład 302+303 telepał się do zajezdni, w godzinach 17.50-18.40 pętla

na ulicy Dworcowej była nieprzejezdna z powodu teczki niewiadomego pochodzenia, pozostawionej na Dworcu Głównym. Z związku z zamknięciem hali Dworca Głównego i placu przed nią, autobusy zawracane były pod Mostem Dworcowym.

Zbiorówka kwietniowa:

Tatra RT6N1. Odnotowano 3 (słownie: trzy) awarie wózka C. 1 kwietnia w wagonie 401, 4 kwietnia w... 401 i 18 kwietnia w 407. W tym drugim przypadku do usunięcia usterki ściągnięto z Cegielskiego ekipę fachowców, a szóstki przez godzinę czasu zamiast na Stomil kursowały na Starołękę. Ponadto w dniu 15.04 w 403 padła pompa HB (wózek B), dwukrotnie notowano

usterki wozu 409 (10.04 spadek ciśnienia w zbiorniku głównym, 19.04 brak rozruchu w wózku A).

Siemens Combino. Duża liczba „drobiazgów”, unieruchamiających wozu na dosłownie kilka minut może być spowodowana ostrożnością motorniczych. Bezpieczniej jest bowiem wezwać wsparcie niż samodzielnie kombinować przy nie do końca przez nas znanych (a licząc w euro niezwykle cennych!) wagonach. Optymistycznie spodziewamy się, że liczba wezwań do awarii combino będzie systematycznie malała.

Beynes 3G. Oprócz wspomnianych usterek odnotowano jeszcze m.in. urwanie się kłosa hamulca szynowego w 802, a w wozach 802 i 810 – brak rozruchu.

Wyświetlacze stopiátkowe

opracowanie: Mikołaj Wydra

WYŚWIETLACZE W WAGONACH SERII 105N – INFORMACJA ZEWNĘTRZNA DOTYCZĄCA LINII (stan na dzień 15.05.2006)

Typ wagonu	Numer taborowy	Czołowy wewnętrzny	Czołowy dachowy	Boczne (ilość)	Tylny wewnętrzny	Tylny dachowy	Kolor wyświetlaczy
105Na + 105NaD	112 + 111 (S-1)	tak	tak**	tak (2)	nie	tak**	pomarańczowe
105Na + 105NaD	136 + 137 (S-1)	tak	tak*	tak (2)	nie	tak	pomarańczowe
105Na + 105NaD	138 + 139 (S-1)	tak	nie	tak (2)	tak	nie	pomarańczowe
105Na + 105NaD	146 + 147 (S-1)	tak	nie	tak (2)	tak	nie	zielone
105Na + 105NaD	204 + 203 (S-1)	nie	tak***	nie	nie	tak***	zielone
105Na + 105NaD	206 + 205 (S-1)	tak	tak**	tak (2)	nie	tak**	pomarańczowe
105Na + 105NaD	220 + 219 (S-1)	tak	tak**	tak (2)	nie	tak**	pomarańczowe
105Na + 105NaD	230 + 229 (S-1)	tak	tak**	tak (2)	nie	tak**	pomarańczowe
105Na + 105NaD	244 + 243 (S-3)	tak	tak*	tak (2)	tak	nie	zielone****
105Na + 105NaD	290 + 291 (S-3)	tak	tak*	tak (2)	nie	tak*	pomarańczowe
105Na + 105NaD	298 + 299 (S-3)	tak	tak**	tak (2)	nie	tak**	pomarańczowe
105Na + 105NaD	310 + 311 (S-3)	tak	tak**	tak (2)	nie	tak**	pomarańczowe
105Na + 105NaD	312 + 313 (S-3)	tak	tak*	tak (2)	nie	tak*	pomarańczowe

* – wyświetlacz okrągły dachowy R&G, czcionka zwykła

** – wyświetlacz okrągły dachowy R&G, czcionka stylizowana na historyczną

*** – wyświetlacz prostokątny dachowy, czcionka „komputerowa”

**** – wyświetlacz dachowy w kolorze pomarańczowym



Oprócz wyświetlaczy informujących pasażerów oczekujących na przystankach o trasie tramwaju, we wnętrzu niektórych wagonów można spotkać również elektroniczne tablice. Takie jak na przykład mini-wyświetlacz z numerem linii umieszczony na obudowie maszyny drzwiowej w wagonie 105Na #204.

Poniżej prezentujemy czcionkę nowych, okrągłych wyświetlaczy dachowych: w wersjach (od lewej) „historycznej” i „normalnej”



Fot.: 3 * Mikołaj Wydra

Nowinki z Pyrogradu



21 kwietnia na linii 12/5 zadebiutował skład 310+311 po NG. Zakres modernizacji jest podobny do wcześniejszych wagonów i obejmuje m.in. klimatyzację kabiny motorniczego i pomarańczowe wyświetlacze dachowe z czcionką stylizowaną na historyczne tarcze. (MJ)



Uruchomiono zwrotnice przekładane TRACK-iem w trzech kolejnych miejscach. Są to Dworzec PKS (prawoskręt linii 10), Dąbrowskiego przed Żeromskiego (prawoskręt linii 7) i Grunwaldzka/Jeleniogórska (wjazd na tory odstawcze Budziszynska). Do listy zwrotnic "z niespodzianką" (czasem nie działająca Półwiejska czy samoprzekładająca się wajcha przy Bałtyku) dopisujemy natomiast lewoskrętną wajchę 18-tki na Rondzie Starołęka. Sprawność tej ostatniej zależy od aktualnej fazy Księżyca lub kąta padania promieni słonecznych. Zdarza się też, że zwrotnica blokuje gdy iglice znajdują się dokładnie pośrodku, pomiędzy jednym poprawnym położeniem, a drugim. (MJ)



Tymczasowe ograniczenie prędkości do 5 km/h pod wiaduktem na Hetmańskiej zostało zniesione. Jest jednak w błędzie ten, kto sądzi że tramwaje poruszają się tam (jak dawniej) z normalnymi prędkościami. Idąc po najmniejszej linii oporu, postawiono tam na stałe ograniczenie do 10 km/h. Korekty rozkładów jazdy nie przeprowadzono. (MJ)



Nowy barw firmowych dorobiły się zakłady Modertransu. W halach natomiast zaobserwowaliśmy (stan na dzień 17.05.2006) wagon 162 i skład 220+219. Wyremontowany 112+111 cieszy już oczy pracowników S1. Trwają też prace przy wozach 901 i 903, tak by mogły bezproblemowo obsługiwać wahadłowe wahadélka już niedługo. (MJ)



Po remoncie w siemenslandzie wrócił 506. Rozładunek miał miejsce 10 maja. W zamian zabrano 507, na S1 nadal stoi pozalepiany folią wagon 512. (TG)



Z okazji naprawy torowiska w ulicy Winogrady w dniach 29.04-07.05 zmianie uległy trasy tramwajów 3, 4 i 10. Trójkę i czwórkę kierowano na Piątkowską (co oznacza 2 linie tramwajowe o różnych numerach i identycznej trasie!), a dziesiątkę na Sobieskiego. Uruchomiono autobusową komunikację zastępczą w postaci linii T2: Os.Wichrowe Wzgórze – Murawa – Winogrady – Księcia Mieszka I – Słowiańska – Zagonowa – Winogrady – Murawa – Os. Wichrowe Wzgórze. Za tramwaj ma dowozić pasażerów do stacji PST Słowiańska. Podobne objazdy przewidziano także na pozostałe majowe weekendy: 13/14, 20/21 i 27/28. (MJ)

informacje zebrali:

Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak

Dwunastu wspaniałych

Marcin Jurczak

Tradycyjnie w długi majowy weekend Wolsztyn stał się mekką miłośników wszelkiej maści pojazdów szynowych. W dorocznej Paradzie Parowozów kilkutyśięcznej publiczności zaprezentowało się dwanaście wspaniałych maszyn.

Na gościnnych występach mogliśmy oglądać parowozy ze skansenu taboru kolejowego w Chabówce. Parowozy Okz32-2, Tr12-25 i Ty2-953 przyprawiła dzień przed paradą wracająca z Leszna Piękna Helena. Spora część widzów przyjechała na paradę specjalnymi pociągami. Prowadzony podwójną trakcją (Ol49-23 i Ol49-111) Hefajstos przybył z Wrocławia. Nie zabrakło też gości z Niemiec. Do Wolsztyna dotarł (choć w samej paradzie udziału nie brał) 52 8177-9. Drugi pociąg pełen miłośników kolei zza naszej zachodniej granicy przyprawiła para 03 2204-0 i 35 1019-5.

W Wolsztynie paradowało 7 parowozów „miejsowych”: Pm36-2, Pt47-112, Ol49-7, Ol49-23, Ol49-111, Tr5-65 i Ok22-31, 3 z Chabówki i 2 z Niemiec. Prezentowały się pojedynczo, parami i w większych grupach. Nie zabrakło stoisk z pamiątkami kolejowymi, a także promujących lokalne wyroby i kulturę – parada jest częścią większej imprezy, Dni Wolsztyna.

Świetnym pomysłem jest połączenie Parady z szerszą imprezą niekolejową. Z pewnością ma to pozytywny odbiór wśród widzów i uczestników, wydatnie wspomaga też promocję

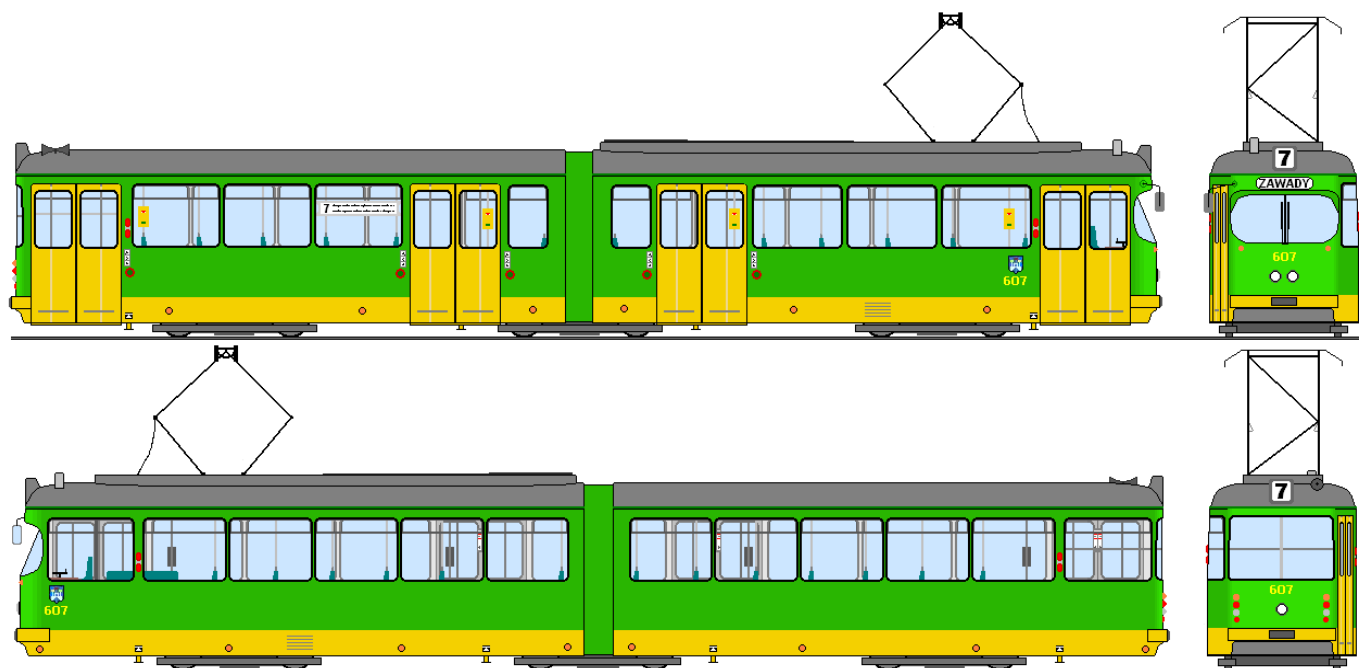


Niemiecki parowóz pospieszny BR03 na tle nastawni WL.

Fot.: Marcin Jurczak, 29.04.2006 r.

miasta i gminy. Szkoda jednak, że pewne kwestie pozostają nie do końca przemyślane. Przy kilkutyśnej widowni, podstawianie trzywagonowego pociągu retro to pomysł – mówiąc delikatnie – średni. Jeżeli dodać do tego SOK-istów, bacznie czuwających nad tym, aby ludzie nie zajmowali miejsc na balkonach wagonów i uparcie ich stamtąd wypraszających...

Trudno oprzeć się wrażeniu, że Parada tak właściwie promuje się sama. Mamy nadzieję, że atmosfery tworzonej wokół wolsztyńskich parowozów przez wiele lat nie zaprzepaści brak wyobraźni i kolejowy beton. Oby parowozownia w Wolsztynie wzbudzała jak największe zainteresowanie nie tylko wśród fanatycznych miłośników kolei, ale także „zwykłych” turystów. Dla dobra parowozowni i miasta Wolsztyna.



Rys.: Jędrzej Nowak

„Na torach” – GT6 (M)

Jędrzej Nowak

Podstawowe dane wagonów GT6 (M)	
Producent	Düwag – Düsseldorf
Wymiary (dl./szer./wys.) [mm]	19100 / 2350 / 3350
Liczba osi / wózków	6 / 3
Lata produkcji (jeżdżące po Poznaniu)	1959-1963
Lata dostaw	1997-2002
Zakres numeracji	14 sztuk (603-605, 606', 606'', 607-609, 611-614, 616, 617)
Wagony eksploatowane (stan na dzień 10.05.2006)	7 sztuk liniowych (605, 606'', 607, 611-614) 4 sztuki gospodarczych (2603, 2608, 2616, 2617)
Stacjonowanie	S-2 Madalińskiego (liniowe, gospodarczy) S-2 Gajowa (gospodarczy) S-3 Forteczna (gospodarczy) Wydział Torów (gospodarczy)

Wagony GT6 (M) zostały wyprodukowane w fabryce wagonów „Düwag”, a eksploatowane były we Frankfurcie nad Menem. Są to wagony jednokierunkowe, dwuczłonowe, o czterech parach dwupłatowych składanych drzwi, otwieranych elektrycznie (za wyjątkiem 608, 616, 617, w których pierwsze i

ostatnie drzwi są pojedyncze). Posiadają kolejowe pantografy nożycowe oraz przetwornice statyczne. Z tyłu wagonu, w szafce pod szyną, ukryty jest pulpit manewrowy, pozwalający na jazdę do tyłu. Wagony z Frankfurtu, w odróżnieniu od sprowadzonych z Düsseldorfu, posiadają inne podwójne reflektory przednie i tylne światło wsteczne. Połówka pierwszych drzwi jest zablokowana, ponieważ znajduje się tam szafka aparaturowa. Ponadto inny jest też pulpit oraz otablicowanie wozu. „Frankfurty” mają z przodu tablice kierunkowe, a „Düsseldorf” – przewijany elektrycznie film. Wnętrze pojazdów różni się wystrojem, np. siedzeniami.

Pierwsze wozy typu GT6 (M) przybyły do Poznania w drugiej połowie 1997 roku i od początku 1998 roku kursowały w ruchu liniowym. Pierwszy z nich skasowano już po 2 tygodniach eksploatacji (606' – rozbity w wypadku), natomiast obecnie wagony te są stopniowo wycofywane z obsługi liniowej komunikacji miejskiej i przystosowywane do celów gospodarczych.

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.