

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 6 (74)
17 czerwca 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Ogórek i dobra zabawa

Marcin Jurczak



Mizeria na terenie R-9 Chelmska.

Fot.: Adam Białas, 20.05.2006

W dniach 19-21 maja 2006 w Warszawie miłośnicy komunikacji miejskiej spotkali się na I Międzynarodowym Zlocie Ogórków. Imprezę zorganizował stołeczny Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Przy okazji zlotu odbyło się także piąte spotkanie przedstawicieli stowarzyszeń miłośników komunikacji miejskiej działających na terenie Polski.

Poznańska delegacja, a wśród niej także połowa redakcji Przystanku, udała się na miejsce zlotu naszym flagowym pojazdem ogumionym, czyli Jelczem 043 Caro 1679 z doczepką P01 1813. Przejazd do Warszawy nie stanowił dla naszego dwuskładu większego problemu, wzbudzaliśmy duże zainteresowanie we wszystkich mijanych miejscowościach. Oczywiście, kto żyw fotografował *ogórka* we wszystkich możliwych ujęciach na wszystkich możliwych postojach. Nie zabrakło nawet kierowców TIR-ów focących *ogóra* podczas manewru wyprzedzania (to znaczy gdy oni nas wyprzedzali, gdyż dostojność podróży składem 1679+1813 polega m.in. na utrzymaniu stałej, odpowiednio poważnej prędkości).

Jedną z atrakcji majowego weekendu był przejazd Krośniewicką Koleją Dojazdową. Zapakowani do MBxd1-204 w Krośniewicach, dotarliśmy najpierw liniowo używanym szlakiem do Krzewia (stacja Krzewie Wąsk.), a następnie nieco zarośniętym odcinkiem przez Łęczycę do Sierpowa (obecnie trwają prace przy udrożnieniu szlaku Krośniewice – Sierpów – Ozorków). Pod sklepem nr 2 w Sierpowie czekał na nas *ogórek*, którym ostatecznie dotarliśmy do Warszawy. Po piątkowych przyjemnościach w sobotę czekało na nas trochę pracy. Na terenie zajezdni R-9 przy ul. Chelmskiej (czy raczej tego, co po jej zamknięciu zostało) odbyła się prezentacja autobusów dla szerszej publiczności. Zaprezentowało się tam łącznie 14 pojazdów *ogórkopodobnych* i 4 doczepy do autobusów. Tutaj też miało miejsce spotkanie stowarzyszeń zrzeszających MKM-ów. Uczestniczyła w nim także delegacja KMPS, z Prezesem Krzysztofem Dostatnim na czele. Kwiecista mowa Krzysztofa sprawiła, że pozostali chcący się wypowiedzieć uczestnicy nie mieli dla siebie zbyt wiele czasu.

Okolo godziny 18 większość zabytkowych autobusów rozpoczęła kursy na liniach autobusowych uruchomionych z okazji Nocy Muzeów. Pojazdy pojawiły się na łącznie 5 trasach, oznaczonych literami od A do E. Nasz pojazd (solo, bez przyczepy) kursował na najbardziej obciążonej i najczęściej kursującej linii A (częstotliwość 10-minutowa, wobec 30-min.



Pożegnalne zdjęcie grupowe.

Fot.: Bartosz Kaj i aparat Kurczaka, 21.05.2006

Krośniewicka Kolej Dojazdowa

Pierwszą koleją, włączoną później do wielkiej kujawskiej sieci, była uruchomiona w 1880 roku linia Cukrowni Pakość. Do roku 1913 powstały neuralgiczne odcinki w okolicach Dobrego Kujawskiego, Brześcia Kujawskiego, Kruszewy i Jabłonki Słupeckiej, które podczas I WŚ okupant jał spinać budowanymi w szaleńczym tempie liniami „wojskowymi” o różnych prześwitach toru. Konsolidacja sieci i próby unifikacji prześwitów przypadają na lata międzywojenne, aczkolwiek ten proces trwał jeszcze za czasów PRL. Sieć kolei wąskotorowych na Kujawach w szczytowym okresie była najdłuższa w Europie, liczyła kilkaset kilometrów i rozciągała się od Gniezna i Wrześni na zachodzie (tak niedaleko Poznania), przez Dąbie nad Nerem, Ozorków i Stryków na południu (okolice Łodzi), Pakość, Tuczno i Aleksandrów Kujawski na północy (rzut beretem do Torunia i Bydgoszczy) po Włocławek i Krośniewice na wschodzie. Do końca swego istnienia, jeszcze w XXI wieku, ich resztki należały do cukrowni w Tucznie, Kruszewy, Gosławicach, Dobrem Kujawskim oraz do PKP. Linia, którą pokonaliśmy, do 1.12.1992 wchodziła w skład Kujawskich Kolei Dojazdowych (należących do PKP), a później do wyodrębnionej z nich Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. W 2002 roku kolej przebiegająca przez równiny Kujaw przestała formalnie istnieć – przestała funkcjonować w ramach PKP, a jej majątek został przejęty przez gminę Krośniewice. Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (obecny użytkownik majątku KrKD) z dniem 31 października 2002 uruchomiło planowe pociągi pasażerskie. Obecnie z Krośniewic można dojechać planowym pociągiem w relacjach: Krośniewice – Krzewie, Ostrowy, Dąbrowice, Wielka Wieś Kujawska. Dwie pierwsze stacje końcowe stanowią punkty skomunikowania pociągów z siecią normalnotorowych połączeń PKP. (TG/MJ)

<http://krosn.w.interia.pl/kolejka.htm>

KrKD na stronie miasta i gminy Krośniewice

<http://www.skpl.kalisz.pl/>

Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych

<http://www.skokw.tk/>

Stowarzyszenie Krośniewicko-Ozorkowskiej Kolei Wąskotorowej

Oprócz Krośniewickiej Kolei Dojazdowej gospodarza znalazła także trasa Gniezno – Anastazewo z lokomotywownią i taboru z Gniezna Wąsk. Na potrzeby tej linii przejęto również sporo taboru z Sompolna i Krośniewic.

na B i 15-min. na C, D i E). W obsłudze linii *ogórki* wspomógł także inny tabor historyczny (San H100 i Jelcz PR100 z KMKM-u), a także Mobilisowe *solniczki* Urbinetto 10 (planowo po jednym wozie na każdej linii, później pojawiło się ich więcej). Naszą rolą było pilnowanie porządku w wozach. KMPS „obstawiał” 1679, byliśmy też obecni w ex-poznańskim wagonie 102Na 42, prezentującym się wraz z innymi historycznymi tramwajami na Placu Starynkiewicza. A jako że linia A przebiegała akurat przez Plac Starynkiewicza, podmiany w obsłudze wozów 102Na 42 i RTO 1679 były jak najbardziej uzasadnione.

Późny powrót do miejsca noclegu (linie muzealne kończyły pracę ok. 1-2 w nocy) sprawił, że niedzielę postanowiliśmy wykorzystać na odpoczynek. Co ambitniejsi wybrali się ponadto na krótkie *zaliczanko* różnych tras (w zależności od zainteresowań – WKD, linii metra, bądź tramwajowych).

Podsumowując: imprezę uznajemy za bardzo udaną. Oprócz możliwości pozdzwiania KrKD i sieci warszawskiej była to dla nas wspaniała okazja do tego, by choć na chwilę wrócić do przeszłości i poczuć niczym koloniści wiewieni zestawem RTO + P01 na letnie wakacje...



MBxd1-204 i MBxd1-168 na stacji w Krośniewicach.

Fot.: Marcin Jurczak, 19.05.2006

Pasażer w przyczepie

Obowiązujący w RP kodeks drogowy zabrania przewozu osób w przyczepie (art. 63, ust. 3), dopuszczając jedynie możliwość przewozu osób (przy spełnieniu odpowiednich warunków) w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy. Przewozy pasażerów doczepyami biernymi, tworzącymi zestaw z autobusem, nie są w Europie Zachodniej niczym nowym. Uzyskanie specjalnego zezwolenia pozwala na przewóz pasażerów, czego najnowszym przykładem jest niemieckie miasto Nagold. Obsługujący tam komunikację przewoźnik prywatny (Rübenacker) eksploatuje obecnie dwa zestawy składające się z autobusu midi z rodziny Lion's i przyczepy, w której wiele elementów pochodzi z autobusów MAN. Zestaw o nazwie Mitrain ma łącznie 19,5 metra długości i pozwala na przewóz 138 pasażerów (26 miejsc siedzących i 42 stojące w ciągniku, odpowiednio 36 i 34 w doczepie). Pociągi wyprodukowane zostały w Markus Göppel GmbH & Co, przy bliskiej współpracy z NEOMAN Bus GmbH. Ich niewątpliwą zaletą jest możliwość reagowania na zmiany ilości pasażerów w komunikacji w ciągu dnia. Autobus MAN „solo” po odłączeniu przyczepy spala nawet o 40% paliwa mniej. Ponadto, przyczepa porusza się po torze jazdy ciągnika, mocno ograniczając charakterystyczne dla autobusów przegubowych „zachodzenie” sekcji B na zakrętach (ułatwia to manewrowanie w ciasnej zabudowie miejskiej). Posiadająca łącznie (nie tylko w Nagold) ok. 80 autobusów grupa Rübenacker planuje wprowadzanie do eksploatacji kolejnych zestawów Mitrain. Na liniach mają się także pojawić większe Maxitrain oparte o 12-metrowego Lion's City i 11-metrową przyczepę. W Unii z przyczepą można. A może by tak i u nas? (MJ)



Przewóz pasażerów w doczepie na bazie specjalnego zezwolenia to rozwiązanie stosowane w niemieckim mieście Nagold.

Fot.: MAN

Z wizytą w Bolechowie

Marcin Jurczak, Maciej Rudzki



Jamniki zaatakują już niedługo. Fot.: 2*Maciej Rudzki

Wraz z ogłoszeniem wyników przetargu na dostawę niskopodłogowych autobusów dla stolicy Wielkopolski jasne stało się, że na początku wakacji Poznań otrzyma nowe pojazdy. Trzydzieści z nich dostarczy firma Solaris Bus & Coach z Bolechowa. Z tej okazji 8 czerwca grupa klubowiczów udała się z wizytą do fabryki Solarisa, gdzie dzięki uprzejmości władz firmy mogliśmy podpatrzeć, w jaki sposób powstają poznańskie „zielone jamniki”.

Pierwszym etapem naszej wycieczki było zaliczenie trasy linii 111 na odcinku Śródka Dworzec – Fabryka Autobusów. O godzinie 11 ósmioosobowa grupa miłośników autobusów stawiła się na odjazdowym peronie „stojedenastki”, by 10 minut później wyruszyć w kierunku Bolechowa. Ku uciesze większości kurs ten był obsługiwany jedynym poznańskim *gniotem* (Jelcz M121M) – numer boczny 1497. W trakcie podróży tym jelczańskim wynalazkiem mogliśmy powspominać stare dobre czasy, kiedy to (jeszcze przed modernizacją i z numerem 1001) pojawiał się on na liniach dziennych, a z czasem także na nockach (w chwili obecnej na stałe przypisany jest do podmiejskiej linii 111). Kilka minut przed południem główny cel wyprawy został osiągnięty – fabryka Solarisa stała przed nami otworem.

Zwiedzanie rozpoczęliśmy od oddanej 4 kwietnia nowoczesnej hali produkcyjnej (pisał o niej w P72), gdzie mogliśmy zaznajomić się z kolejnymi etapami produkcji solarisów: od stanowisk montażu osi i przegubów, przez stanowiska klejenia szyb i wykładzin, lakiernie, szlifiernie, do hali montażu końcowego, gdzie autobusy są ostatecznie wykańczane. W nowowytworzonym obiekcie naszą uwagę zwróciła specjalna rampa, która poruszając się po szynach wzdłuż hali umożliwia transportowanie produkowanych

autobusów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami. To jedno z wielu nowoczesnych rozwiązań zastosowanych w fabryce, mocno usprawniające transport wewnętrzny. W trakcie naszego pobytu w produkcji znajdowały się głównie Urbino 18 dla Poznania (w różnej fazie wykończenia). Zielono-żółte pojazdy można było podziwiać zarówno w hali, jak i na placach wokół niej. Poza akcentami poznańskimi na montażu końcowym zobaczyć też można było „jamniki” dla takich miast jak m.in. Gdańsk (Urbino 12 i 18) i Oberhausen (Urbino 12), a także 12-metrowe Urbino CNG dla Zamościa. Przechodząc przez kolejne etapy produkcji obserwowaliśmy jak autobus „dojrzewa”, by później już samodzielnie sprostać ciężkim warunkom panującym na trasie.

Największe wrażenie robi hala montażu końcowego. Pojazdy przesuwają się po niej niczym na taśmie, na czterech sąsiadujących z sobą „liniach” znajduje się łącznie kilkanaście autobusów (stanowisk jest 12, dodatkowo 3 do uruchomienia silnika i elektryki oraz 3 rezerwowo). To właśnie w tym miejscu z kabli, foteli, blachy i paru innych drobiazgów powstaje ten wspaniały pojazd, jakim niewątpliwie jest autobus miejski czy turystyczny. Także tutaj można zaobserwować takie ciekawostki jak chociażby autobusy na podnośnikach (a wiszące w powietrzu 18 metrów przegubowca robi wrażenie). Fabryka to jednak nie tylko hala montażu. To także potężne zaplecze produkcyjne i logistyczne, konieczność magazynowania i transportowania wielu nietypowych elementów (od szyb i klimatyzatorów aż po gotowe pudła nadwozi). Wizyta w fabryce była dla nas także dobrą okazją, by zobaczyć takie wynalazki jak poznańskie Urbino w wersji (jeszcze) bez kierownicy, czy połówkę gdańskiego przegubowca.

Na zakończenie pobytu w Solaris Bus & Coach nie mogło zabraknąć pamiątkowego zdjęcia. Następnie udaliśmy się na przystanek, by linią 111 (tym razem trafił nam się Jelcz M11 1451) powrócić do Poznania.

Podsumowując: naszą wycieczkę należy zaliczyć do bardzo udanych i pełnych niezapomnianych wrażeń. W chwili obecnej nie pozostaje nam nic innego jak czekać, aż przegubowe Urbino 18 pojawią się w Poznaniu i będziemy mogli zobaczyć je w trasie. Chcielibyśmy bardzo serdecznie podziękować pracownikom firmy Solaris za wyrozumiałość dla naszej pasji (zdajemy sobie sprawę, że niełatwo zrozumieć, po co komu zdjęcie każdego „kawalka” autobusu z osobna) i możliwość zwiedzenia bolechowskiej fabryki.



3 czerwca na ulicę Jana Pawła II i trasę Kórnicką wróciły tramwaje. Tego samego dnia rozpoczął się jednak kolejny remont, związany z modernizacją skrzyżowania Głogowska / Hetmańska (GLHE). Planowany termin zakończenia prac to koniec sierpnia. W tabelach przedstawiamy najważniejsze zmiany związane z objazdami na czas remontu (na podstawie www.mpk.poznan.pl). Poniżej także nasz krótki komentarz.

Trwa kolejny wielki tegoroczny remont. Zbiór rozmaitych działań, podjętych przez równie rozmaite grupy nacisku, tradycyjnie już wywołał kilka kuriozalnych decyzji, które będą rzutować na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej (i nie tylko) w ciągu najbliższych trzech miesięcy.

Przede wszystkim w oczy rzuca się zmiana decyzji dotyczącej kierunku zawracania linii 8 i 14 na pętli ulicznej Towarowa – Most Dworcowy. Niespodziewanie okazało się, że zarówno tramwaje linii W1, jak i 8 i 14, będą zmieniać kierunek jadąc po torze wewnętrznym. Ma to pewien aspekt pozytywny – przesiadki z kierunku Łazarza na Most Teatralny i odwrotnie odbywać się będą bez przechodzenia z jednego przystanku na drugi – wystarczy wysiąść i poczekać na kolejny tramwaj, który jedzie w żądanym kierunku. Problematyczna może być tylko prawdziwa przyczyna takiego stanu rzeczy – otóż nagle okazało się, że torowcy nie zamontują napędu w zwrotnicy lewoskrętnej z Mostu Dworcowego w Towarową, bo zbyt późno dowiedzieli się o objazdach, nie są przygotowani i nic nie zrobią! Po prostu czysta zgroza. Konsekwencją takiego posunięcia jest rozluźnienie Kaponiera poprzez skierowanie linii 9 w stronę Dębca ulicami Fredry i Gwarna, czyli tak jak kursowała do otwarcia PST.

Obsługa poszczególnych tras nie budzi większych wątpliwości. Na Fortecznej jeździć będzie trochę motorniczych z Głogowskiej. Combina natomiast stacjonować będą na Budziszynskiej (4 lub 5 sztuk, przez cały tydzień 4 sztuki na linii 15) oraz na Głogowskiej (reszta pojazdów, sukcesywnie wymieniana na przyjeżdżające z naprawy w Krefeld). Gdyby nie ta wymiana pojazdów i konieczność obsługi technicznej kombin wyjeżdżających do i przyjeżdżających z fabryki, decyzję o pozostawieniu im do obsługi linii W2 należałoby uznać za kuriozalną. Z poparciem dla tego stanowiska pośpieszyła Inżynieria, która założyła kursowanie linii W1 (Towarowa – Głogowska / Hetmańska) pięcioma pociągami typu O co około 6 minut, zaś linii W2 (Górczyn – Zajezdnia Głogowska) – mniej ważnej i mniej obciążonej – czterema pociągami Combino co około 5 minut. Decyzję tę podjęto chyba tylko po to, aby uwiarygodnić pozostanie aż tylu wagonów na okres lata na terenie zajezdni Głogowska, czyniąc najnowocześniejszy tabor niemalże niedostępnym dla pasażerów w centrum i na PST. Bez zastrzeżeń zaplanowano kursowanie linii W3 (Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego – Głogowska / Hetmańska) dwoma składami 105NaDK wahadłowo na dwóch torach.

Pierwsze dwa dni kursowania linii wahadłowej W1 pokazały, jak dalece element zaufania jest istotny w organizowaniu komunikacji. O ile obie linie wahadłowe obsługiwane taborem S1 (W2 i W3) kursują z zadowalającą regularnością, o tyle to, co się dzieje na madalińskiej trasie

Towarowa – Potworowskiego woła o pomstę do nieba. Motorniczowie ujeżdżający wagony typu O czują się chyba poszkodowani faktem, iż *helmuty* dwukierunkowe stacjonują w ich zajezdni, co i rusz pakując ich w obsługę linii liczących około 2 przystanki w jedną stronę. Pracownicy ci postanowili dać wyraz swemu niezadowoleniu poprzez dywersję rozkładu jazdy na W1 – na każdej zmianie trafia się jeden lub dwóch ściemniaczy, którzy jadąc 20-30 km/h na całej trasie i stojąc w nieskończoność na przystankach potrafią po jakimś czasie przyprowadzić za sobą do Potworowskiego dwa inne wahadła! Dodatkowo liczba pasażerów na tej trasie sprzyja takiemu

Zmiany tras linii tramwajowych związane z remontem GLHE*

Nr	Zmiana trasy
1	JUNIKOWO – Grunwaldzka – Roosevelta – Most Dworcowy – Wierzbicice – 28 Czerwca 1956 r. – Hetmańska – GTR – Jana Pawła II – ZAWADY
5	OGRODY – Dąbrowskiego – Roosevelta – Rondo Kaponiera – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – Most Królowej Jadwigi – Krzywoustego – Rondo Rataje – Jana Pawła II – Trasa Kórnicka – Chartowo – Żegrze – Hetmańska – Starolecka – STOMIL (powrót: 27 Grudnia – Fredry – Most Teatralny)
7	OGRODY – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego – Grunwaldzka – Roosevelta – Most Dworcowy – Wierzbicice – 28 Czerwca 1956 r. – Hetmańska – DTR – Jana Pawła II – ZAWADY
8	MIŁOSTOWO – Plac Wielkopolski – Fredry – Most Teatralny – Roosevelta – Rondo Kaponiera – Św. Marcin – TOWAROWA – Most Dworcowy – Rondo Kaponiera – Roosevelta – Most Teatralny – Fredry – Plac Wielkopolski – MIŁOSTOWO
9	PIĄTKOWSKA – Roosevelta – Most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – ... – DĘBIEC (powrót: bez zmian)
14	OS. SOBIESKIEGO – Trasa PST – Roosevelta – Rondo Kaponiera – Św. Marcin – TOWAROWA – Most Dworcowy – Rondo Kaponiera – Roosevelta – Trasa PST – OS. SOBIESKIEGO
18	linia zawieszona

* – od dnia 3 czerwca tramwaje jeżdżą z częstotliwością 12-minutową, z wyjątkiem linii 16, która kursuje dwa razy częściej; ponadto zmianie uległy trasy autobusów linii 64, 79, 238 i 252.

Linie uruchomione na czas remontu GLHE

	Trasa	Częstotliwość kursowania
W1	GLHE – Głogowska – Roosevelta – RONDO KAPONIERA – Św. Marcin – Towarowa – Most Dworcowy – Głogowska – GLHE	6 minut
W2	GÓRCZYN – Głogowska – ZAJEZDNIA GŁOGOWSKA	5 minut
W3	RONDO JANA NOWAKA-JEZIORAŃSKIEGO – Reymonta – Hetmańska – GLHE	10 minut
T	GLHE – Hetmańska – Rolna – Pamiątkowa – 28 Czerwca 1956 r. – Hetmańska – GLHE	5 minut

działaniu, gdyż każde niewielkie opóźnienie powoduje przepełnienie pierwszego z nadjeżdżających pojazdów (a to tylko weekend, na dni robocze szykuje się horror!). Zdecydowanie sprzeciwiamy się takim działaniom dywersyjnym i zapowiadamy otwartą walkę z podobnymi praktykami, a linię W1 polecamy szczególnie uwadze służb NN. (TG, 05.06)

W kategorii „Głupota miesiąca” zdecydowaliśmy się przyznać ex aequo dwie pierwsze nagrody. Zaszczytny tytuł „Zwrotnica miesiąca” za pomysł umieszczenia zwrotnicy wjazdowej na ul. Towarową sterowanej zwiernikiem (podczas gdy żaden z obsługujących linię W1 wagonów GT8ZR nie posiada urządzenia do cewkowego przekładania zwrotnicy) wędruje do Wydziału Torów. W kategorii „Przystanek miesiąca” zwycięzcą jest pojedynczy przystanek końcowy GLHE/Potworowskiego. W połączeniu z 8-minutowym czasem rozkładowego postoju i 6-minutową częstotliwością linii W1 daje to co najmniej 2 (!) minuty, podczas których (teoretycznie) drugie wahadło z pasażerami (!) czeka na odjazd pierwszego, by móc ich na jedynym przystanku wysadzić. Gratulujemy inwencji i życzymy dalszych sukcesów. Jeżeli moglibyśmy coś zaproponować – ułożenie z płyt (na pierwszym przystanku w nocy z 5 na 6 czerwca się udało) drugiego przystanku na i tak nieużywanym przez samochody pasie ul. Głogowskiej nie jest niemożliwe. Autorzy wyżej wymienionych rozwiązań technicznych mają do końca sierpnia czas, by się zrehabilitować. (MJ, 06.06)

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

02.05 907 W1/2. Nie zdążył nacieszyć się wagonem 907 redaktor naczelny Przystanku. Prowadzony przez niego pojazd zdefektował już podczas trzeciego „kółka” zmiany popołudniowej. Przyczyną awarii był nieluzujący hamulec tarczowy I (licząc od kabiny B), czyli IV (licząc od kabiny A) wózka. Wagon spod Agromy wycofano na Os. Lecha, skąd po zluźnieniu zjechał samodzielnie na zajezdnię Madalińskiego.

03.05. 1261 71/1. Podczas nagłego hamowania na ul. Roboczej jeden z pasażerów wykonał wewnątrz pszczołki lot a'la Małysz i wylądował głową na przedniej szybie, uszkadzając ją.

05.05. Przy kinie Rialto zdechła *strychnina* H9 z Krajowej Spółdzielni Komunikacyjnej, powodując półgodzinne wstrzymanie ruchu. Zawalidroge usunął dźwig TRAM123, jako pierwszy we wstrzymaniu stał skład 326+327 na 18/5.

06.05. 1025 93/8. Wyjątkowo niesmacznym zachowaniem popisał się kierowca z Kaczej. Najpierw odmówił zablokowania kasowników kontrolerom 100, 104 i 111, komentując ich starania hasłem „Nie podoba się coś?”, a następnie odmówił przebadania alkomatem przez służby NN! Autobus wraz z krewkim kierowcą skierowano do zajezdni, w zamian uruchamiając rezerwę. Następnie NN przewiózł kierowcę na komisariat, gdzie poddano go badaniu na zawartość alkoholu we krwi – wynik negatywny (0,00%). Widać musiał mieć zły dzień. W dalszej kolejności kierowcę 93 dostarczono na baczność prosto przed oblicze jego kierownika.

07.05 905 W1/2. Ponownie Kureczak i ponownie Wahadłowicz Pierwszy Numer Dwa. Jakież było zdziwienie motorniczego, który podczas kursu zjazdowego zatrzymał się i wysiadł celem złożenia lewego lusterka, a po powrocie zastał swój pojazd zamknięty. Tu warto wspomnieć, że wagony GT8ZR posiadają

Z dniem 7 czerwca zmianie uległy rozkłady jazdy linii W1. Od tego dnia tramwaje te nie posiadają rozkładów minutowych, odjazdy z Potworowskiego następują wtedy, gdy następna brygada dojeżdża do przystanku końcowego, bądź po sześciu minutach. Zdecydowano się tym samym na usprawnienie Wahadła Pierwszego kosztem motorniczych obsługujących tę linię. Zaobserwowaliśmy także montaż zwrotnicy trackowej pomiędzy Mostem Dworcowym a Dworcem PKS (lewoskręt w ul. Towarową). (MJ, 08.06)



Już w poniedziałek o 6 rano można było zaobserwować widok trzech *helmutów* przy ślepej końcówce na Potworowskiego. Fot.: Tomasz Gieżyński, 05.06.2006

dotatkowe blokady, uniemożliwiające otwarcie drzwi klasycznym kopem z półobrotu. Za 905 ustawił się 904 z W1/1, po około 20-minutowym wstrzymaniu motorniczo odnaleźli tajną zapadkę umożliwiającą dostanie się do wnętrza dwukierunka konstrukcji niemieckiej. Wszyscy czasem bywamy niedouczeni...

07.05. 1525 T1/3. Wielkie było zdumienie prowadzącego *zatrzmawaj*, gdy przy którymś z kolejnych manewrów na Jana Pawła II wcisnął mocniej sprzęgło, w odpowiedzi na co... pękły śruby mocujące fotel, który wypadł spod kierowcy i wyrzucił się w kabinie! Przy próbie jednoczesnego utrzymania równowagi i zatrzymania ikarusa kierowca zwichnął sobie lewą nogę.

07.05. 1211 89/1. Grupie pijanych pasażerów nie spodobał się widać typ autobusu, gdyż zaczęli wygrażać kierowcy DAF-a. Ten, długo się nie namyślając, w obliczu zagrożenia swojego bezpieczeństwa, wezwał Policję, której po krótkim pościgu udało się ująć prowadzących i aresztować ich pod zarzutem użycia gróźb karalnych. W zamian na linię wystawiono jednak pojazd bardziej opancerzony w postaci rezerwowego jelicza z Rataj.



Uszkodzony W1/2 907 oczekuje na możliwość wjazdu na pętlę Os. Lecha. Fot.: Marcin Jurczak, 07.05.2006

09.05. 1029 79/2. Do prawdziwego serialu „Z archiwum X” należy zaliczyć zdarzenie z ulicy Góreckiej, gdzie ni stąd ni zowąd przednia szyba MAN-a pokryła się siateczką pęknięć. Wobec braku sprawcy i narzędzia zbrodni, kierowcy pozostało tylko sporządzenie raportu na okoliczność wyeksploatowania się szyby.

10.05. 238+237 5/2. Przy Łąkowej nastąpiło zwarcie wysokiego napięcia, lecz ekipy techniczne nie mogły się otrząsnąć ze zdziwienia z innego powodu – sprzęg stojącego za piątką wagonu 3G był na zupełnie innej wysokości, uniemożliwiając zepchnięcie składu! Ostatecznym rozwiązaniem był karkołomny zjazd na odpowiednich przełączeniach wagonów składu, z elektrykami na pokładzie obu wozów.

13.05. 513 14/4. To była jedyna majowa – ale za to powodująca niemal godzinne wstrzymanie – usterka combino; przy Szymanowskiego pękł wąż układu hydraulicznego hamulca na pierwszym wózku. Tradycyjnie już pierwszy wóz techniczny na miejscu zdarzenia nie był wyposażony w odpowiedni sprzęt do złuzowania siemensa, dostarczył go dopiero drugi pojazd.

13.05. 1632 61/1. Ciemnym porankiem *ekolog* wyjeżdżał z Kaczej na trasę. Nie ujechał jednak nawet 50 metrów, gdy nagle przez szybę w drzwiach wleciał sporych rozmiarów kamień. Miotacza nie zaobserwowano. Kierowca, po wycofaniu do garażu, wyjechał podmienionym pojazdem.

16.05. 128+129 10/6. Na Połabskiej ze składu nie wysiadła uczennica gimnazjum, jak się okazało wystraszona zachowaniem jednego ze współpasażerów, który obserwował ją i chciał „odprowadzić do szkoły”. Motorniczy zabrał ją do pawilonu końcówkowego, skąd wezwana Policja odwiozła dziewczynę na miejsce. Sprawcy zamieszania nie ustalono.

16.05. 907 W1/2. Podczas kontroli biletów prowadzonej przez duet 064+108, dwóch młodych, acz pakownych gapowiczów starało się przeniknąć w kierunku drzwi poprzez stojącego 064. Gdy to im się nie udało, wywiązała się krótka szarpanina, której kres położyła natychmiastowa i skuteczna interwencja motorniczego. Wezwana Policja pojawiła się szybko, a rzeźmieszków osadzono w lochach Polanki za napaść na funkcjonariusza publicznego.

17.05. 1089 64/9. Rzecz miała miejsce po północnej stronie wąskiego ceglanego wiaduktu, łączącego ulice Kościelną i Nad Wierzbakiem. Spod niego wyjechał bowiem fiat uno, który ustawił się twarzą w twarz z MAN-em, stojącym na świetle przed wjazdem na tymczasowo wydzielonym pasie dla kierunku południowego. Po kilku szybkich sygnałach klaksonem i światłem długim, uno podjechało z prawej strony MAN-a, po czym kierowca otworzył szybę i opluł pracownika MPK, a następnie podjechał 30 metrów i stanął w korku przed skrzyżowaniem z Wielkopolską. Widząc to w lusterku wstecznym, kierowca 1089 wiele się nie zastanawiał (choć może powinien) – wysiadł z wozu, podszedł do uno i wydzielił przyjeźdnemu silny prawy prosty. Następnie odjechał w trasę w stronę Kaczej. Co do tego przebiegu zdarzenia obie strony były zgodne. W dalszych zeznaniach kierowca MPK dorzucił jeszcze stek wyzwisk, jakimi został obrzucony na początku, a kierowca uno zasugerował, że prowadzący autobus też wie, jak celować plwocinami w ruchomy cel.

18.05. 602+456 wycieczka/1. W piękny majowy dzień piszący te słowa miał niewątpliwą przyjemność obsługiwać wycieczkę z dziećmi w wieku przedszkolnym. W końcowej fazie przejazdu tramwaj natrafił na peugeot zaparkowanego w skrajni toru



I nie zmienia się nic... 64/6 1027 omija uszkodzoną rogatkę na gołęcińskim przejeździe kolejowym.

Fot.: Marcin Jurczak, 24.05.2006

na ul. Towarowej. Na szczęście tuż obok stała skoda NN, dzięki której mali pasażerowie mieli dodatkową atrakcję – wycofanie składu do skrzyżowania Towarowej z Mostem Dworcowym. Kierującą peugeotem, która niebawem zjawiała się na miejscu, Straż Miejska ukarała mandatem w wysokości 100 zł.

18.05. 1629 86/2. W *ekologu* kończącym bieg na Ogrodach pozostał mocno zadumany pasażer. Kierowca pochylał się nad nim z troską, chcąc się dowiedzieć, czy czegoś mu nie potrzeba. W odpowiedzi po ocknięciu się frasośliwy podróżny wymierzył idealny cios w okolice lewego oka budzącego. Ta mało przemyślana reakcja spowodowała przyjazd Policji i wizytę w najdroższym hotelu naszego miasta.

18.05. Obserwacja świeżo włączonego do ruchu przystanku Bałtyk w ciągu ul. Roosevelta przyniosła wynik spodziewany – światło dla autobusów zostało kompletnie spartaczone, średni czas oczekiwania od zamknięcia drzwi do otwarcia służy to ponad jedna minuta, a rekordowe autobusy stały do dwóch minut! Ciekawe, ile czasu tym razem zajmie odpowiedzialnym komórkom inżynierskim wyegzekwowanie prawidłowego stanu rzeczy.

19.05. 511 14/2. Na Moście Teatralnym motorniczy został zaalarmowany przez pasażerów, że w wagonie grasuje agresywny, podpity osobnik. Ponieważ ów stonował jednak swoje zachowanie, udało mu się dotrzeć na Sobieskiego. Dopiero tam dał ostateczny wyraz swoim frustracjom, obnażając się przed resztkami pasażerów. W pozycji bezpiecznej został odtransportowany na komisariat.

20.05. 176+175 2/2. W samym centrum miasta, w samym środku dnia, frezarka firmy KOBEK w otoczeniu kilku jej pracowników rozpoczęła frezowanie nawierzchni w skrajni toru na Pl. Wolności. Podczas piętnastominutowego wstrzymania ustawiło się 7 tramwajów i jeden autobus linii A. Oslupiałemu funkcjonariuszowi NN, który przybył wiśniową skodą na miejsce, frezujący oznajmili, iż jak skończą to zwolnią tor, a nikogo odpowiedzialnego za prace na miejscu nie ma. Na podstawie adresu wypisanego na burcie frezarki firma KOBEK została obciążona odpowiednią kwotą za wstrzymanie ruchu.

Zbiorówka majowa:

Combino – 1 awaria i 1 sekcyjny;

RT6N1 – 13 (!) awarii, w tym 5 razy 402 i 4 razy 408;

3G – 1 awaria.

W maju wygrały tatry

„Racjonalizator w zakładzie” Strefa zgniotu

Tomasz Gieżyński

Rzecz, o której dziś mowa, jest prosta, wręcz banalna. Tym bardziej nie dziwi, że do tej pory nikt na nią nie wpadł, bo to w naszej branży i średniej mentalności zawodowej zupełna norma. Chodzi mianowicie o bezpieczeństwo podróżnych oczekujących na przystanku na autobus, w momencie, gdy ten wjeżdża do zatoczki.

W czasach jeliczy i ikarusów kierowcy mieli do tej kwestii stosunek rozmaity. W każdym razie bliskość krawężni przystanku do drzwi pojazdu nie miała fundamentalnego znaczenia, skoro i tak wewnątrz czekały na pasażera wysokie stopnie. Obecnie, gdy znakomitą większość stanowią – a niebawem praktycznie całość taboru stanowią będą – pojazdy niskopodłogowe z przykłąkiem, umiejętność i podjechanie autobusem do krawężnika nabiera dużo większego znaczenia. Po co komu bowiem autobus niskopodłogowy parkujący metr od krawężnika? Precyzyjny wjazd w zatoczkę wiąże się natomiast z każdorazowym zajęciem sporej, nieregularnej przestrzeni powietrznej przystanku przez naroże parkującego auta. Dodatkowo skomplikowaną bryłę kreśli w powietrzu lusterko, nierzadko wchodząc w kurs kolizyjny z głowami ludzi.

Rozwiązaniem byłaby zwykła biała linia, od dawna stosowana w przypadku peronów kolejowych. Pociągi na stacjach nie wykonują jednak rozmaitych manewrów, koszących pasażerów na peronie, więc linia jest w stałej odległości od osi toru.



Oznaczenie ostrzegawcze MAN-a nr 1076.

Fot.: Marcin Jurczak, 29.05.2006

Na naszych przystankach autobusowych granica musiałaby wytyczać nieregularny obrys przestrzeni zajmowanej przez najbardziej wcinający się w peron typ autobusu. Z czasem rozwiązanie to mogłoby znacząco obniżyć ryzyko wystąpienia nieszczęśliwego zdarzenia podczas wjazdu pojazdu w zatoczkę.

Bo korki... to potworki

Marcin Jurczak

Podróżując po kraju – i nie tylko – bardzo często mamy okazję podziwiać „lokalne” rozwiązania, zastosowane w komunikacji miejskiej. Staramy się informować Czytelników o wszystkich tych, które naszym zdaniem zasługują

na wdrożenie (lub chociaż przeanalizowanie) także u nas. Dziś prezentujemy przykład z Krakowa.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie nie od dziś uchodzi za jeden ze wzorów „jak sprawnie organizować komunikację miejską w nie do końca sprawnym kraju”. I choć jako pasażerowie z pewnością znaleźlibyśmy kilka rzeczy „do poprawki” nawet w Grodzie Kraka, komunikacja krakowska uznawana jest przez miłośników za jedną z najlepszych w Polsce, m.in. za tramwajową politykę taborową, zarządzanie, itp.

Akcja promocyjna „Omiń korki, jedź tramwajem” to najnowszy pomysł MPK Kraków na zachęcenie do korzystania z komunikacji miejskiej. Tramwaje promowane są w mediach, na specjalnych ulotkach i przystankowych billboardach. Niewątpliwym plusem (oczywiście oprócz godnej pochwalenia idei) jest wpadające w ucho i łatwe do zapamiętania hasło promocyjne – „Omijamy wszystkie korki potworki”. Z ulotek i plakatów dowiemy się ponadto, jakie są skutki zbyt dużego zęszczenia pojazdów samochodowych w ruchu miejskim i ile tak naprawdę kosztuje nas komunikacja miejska, w porównaniu do kosztów eksploatacji samochodu.

Cała akcja, oprócz nawoływania do zachowań czysto ekonomicznych, ma dużo szerszy charakter społeczny. To także bez wątpienia przykład budowania pozytywnego wizerunku przewoźnika w oczach lokalnej społeczności oraz promowania tanich i ekologicznych środków transportu publicznego.



Fot.: Marcin Jurczak, 12.05.2006

Nowinki z Pyrogradu



Już na początku trzeciej dekady maja wkomponowano w ulicy Głogowskiej zwrótnicę, która w okresie letnim umożliwiła zmianę kierunku tramwajów linii W1. Tramwaje liniowe zwalniały w tym miejscu do 10 km/h. (TG)



Dotychczasowy żywot skończyły wozy 97, 98, 128 i 129, które w dniu 30.05. odtransportowano do Modertransu celem rozbiórki i wysłania pudeł do naprawy, z której powrócą z zupełnie innymi numerami. Tymczasem z remontu wyjechały składy 112+111 i 162+161. Co ciekawe, w *stopiątkach* oczekujących na egzekucję (m.in. 128) odkleja się ostatnio numery taborowe. Skład 98+97 tuż przed odtransportowaniem do Modertransu przemalowano (po co?) w barwy zakładowe. W Modertransie oprócz stada *stopiątek* (ostatnio na próbach widziano 174+173) znajdują się także 102N 1 i GT8 668. Ten ostatni ma zostać profesjonalnie przystosowany do obsługi linii nocnej N21. (TG/MJ)



Stan combin – po naprawie 501, 502, 506; w trakcie naprawy 503, 504, 505, 507, przed naprawą 508, 509, 510, 511, 512, 513 i 514 (512 po rozbiciu wciąż nie wyjechał na szlak). (TG)



W dniach 26.05. – 29.05. podczas naprawy północnego wjazdu w ulicę Pamiątkową funkcjonował ciekawy objazd – linie 2 i 9 skrócono do Rynku Wildeckiego, linię 10 skierowano z Dębca przez Hetmańską i Głogowską, a dodatkowo uruchomiono wzmacniającą linię 20 w relacji Dębiec – Hetmańska – Głogowska – Kaponiera (powrót przez Towarową, Most Dworcowy, Głogowską, Hetmańską). Na dwudziestce kursowały *holendry* z Gajowej i *stopiątki* z Głogowskiej, a w ostatni dzień trafił się nawet *tarczowiec*. Niestety, linia miała co najwyżej średnie wypełnienie, niemniej jednak był to ciekawy eksperyment objazdowy i umiejętne zastosowanie tzw. rodzin numerów linii – 20 jest rodziną dla linii 10, którą wzmacniała. (TG)



Ostatni weekend prac na Winogradach nie odbył się – w dniach 27. i 28.05. linie 4 i 10 kursowały normalnie. (TG)



Na czas remontu GLHE na terenie zajezdni Głogowska umieszczono następujące wagony (według wydziałów):

Wydział S1 Głogowska

105Na+105Na(D): 115+116, 122+121, 140+141, 144+145, 150+151, 152+153, 156+157, 160+159, 166+165, 170+169, 172+171, 178+177, 190+189, 204+203, 218+215, 224+223, 228+227, 234+233 (18 składów).

105N/2: 400 (1 wagon).

combin: 508, 509, 510, 511, 512, 513 (w tym 3-4 wagony codziennie na linii W2 i nieodbudowany 512).

N: 2031 (1 wagon).

Wagon konny (1 szt.).

Holownik Koltech (1 szt.).

Wydział S2 Madalińskiego

GT6: 606, 610, 615 (3 wagony).

GT8: 659, 661, 662, 666, 667, 670, 671, 681, 683, 685, 688, 692 (12 wagonów).

Wydział S3 Forteczna

105NCh+105NChD: 314+315 (1 skład).

13N: 115 (1 wagon).

102Na: 71 (1 wagon).

ND: 2075 (1 wagon).

Wypada zauważyć, że przez całe lato można zapomnieć o przejazdach takimi ekskluzywnymi pojazdami, jak 13N 115, 102Na 71, czy wagonem GT8 685, wciąż w malowaniu Rheinbahn Düsseldorf. Głogowska zachomikowała też na lato większość posiadanych *tarczowców*, co czyni motywy fotograficzne na najbliższe trzy miesiące nieco mdłymi. Podczas ustawiania wagonów na czas snu pierwotną koncepcją było wstawienie wagonów 13N 115 i 102Na 71 jako pierwszych na torze pożarowym pod płotem. Dopiero stanowcza reakcja kustosa Muzeum spowodowała zmianę tych planów i wagony stoją w polu za budynkiem. (TG)



Wiemy już, jak będzie wyglądał dworzec autobusowy na Os. Jana III Sobieskiego. Wiemy także, gdzie będzie się znajdował. Nowy obiekt stanie pomiędzy obwodnicą kolejową a pętlą PST, będzie posiadał 10 stanowisk postojowych dla autobusów miejskich i 5 dla podmiejskich. Oprócz eMPeKowskich (docelowo linie 51, 74, 85, 88, 90, 91, 93, 98, 188, 234, 235, 248) mają tu także parkować wozy z Rokietnicy, Suchego Lasu i Tarnowa Podgórnego. Zakończenie budowy zaplanowano na wrzesień 2007. Inwestycja jest finansowana ze środków unijnych, pochodzących ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Szkoda tylko, że lokalizacja dworca na pewno utrudni, a w wariancie pesymistycznym całkowicie uniemożliwi rozbudowę PST w kierunku północnym. (MJ)



Autobusy linii 60 nadal kursują objazdem do Dworca Śródka (zamiast do pętli Garbary) i nadal są beznadziejnie oznakowane (tablica Strzeszyn / Śródka za szybą i końcówka Garbary na wyświetlaczu). (MJ)

informacje zebrali: Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak



Tarczowo-kasetonowy 226+225 jako 20/1.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 29.05.2006

Tramwaje... pojazdy, które pojawiają się i znikają niczym zjawy, przemieszczając się (ku przestrodze kierowcom samochodów) po ruchliwych ulicach miast. Można powiedzieć, iż tworzą one swego rodzaju populację. Jak wiadomo, w każdej populacji można wyodrębnić rozmaite gatunki – a tych w naszym mieście mamy całkiem sporo. Doświadczeni przeszłością miłośnicy komunikacji miejskiej wiedzą, że z biegiem czasu pojedyncze egzemplarze, a nawet całe gatunki ulegają wyginięciu. I wtedy do głowy komunikacyjnego maniaka przychodzi myśl: „Hmm... może warto byłoby zacząć uwieczniać ukochane wagony na kliszy fotograficznej?”. I tak zaczyna się przygoda z fotografią komunikacyjną...

Odpowiednie podejście

Dobre zdjęcie można zrobić naprawdę każdym aparatem. Nie ma znaczenia, czy będzie to kilkunastoletni Zenit, którego to ukochany Tata dostał w dniu ślubu, czy „strzelać” będziemy z najtańszej cyfrowki. Najważniejsza rzecz – nie wstydzić się swojej pasji. Stojąc w nawet najbardziej zatłoczonym punkcie miasta z aparatem wycelowanym w pojazd należący do floty miejskiego przewoźnika możemy czuć poczucie wyjątkowości, ale nigdy wstydu! Przecież ludzie stojący obok nie patrzą na naszą osobę z pogardą, nie robimy nic złego. Jestem przekonany, że powodem ich zainteresowania sytuacją jest czysta ciekawość.

Ekwipunek

Do każdego wypadu fotograficznego powinniśmy być dobrze przygotowani. Do plecaka oprócz aparatu warto włożyć coś do picia, np. jakiś dobry soczek owocowy (rzecz zbawienna przy kilkugodzinnej eksploracji miejskiej) i... gaz pieprzowy. Przy dzisiejszej znieczulicy społecznej w razie zagrożenia ze strony jakże licznie pojawiających się w mieście „dresiarzy”, z reguły możemy liczyć tylko na siebie. Gaz taki kosztuje ok. 20 zł, ale daje fotografowi bezcenne poczucie bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo

Robiąc zdjęcia na ulicach miasta musimy pamiętać o swoim bezpieczeństwie. Warto zachowywać bezpieczną odległość od szlaków tramwajowych i autobusowych. Zachowaniem takim zapewniamy zarówno sobie, jak i prowadzącemu fotografowany pojazd swego rodzaju „komfort”. Zaręczam, że – w przeciwieństwie do opisywanych wyżej przypadkowych gapiów – motorniczy tramwaju widząc

naszą postać na drodze swojego elektrycznego rumaka uzna nas za kompletnych pomyleńców, a tego byśmy nie chcieli.

Słoneczko

Rzecz niebywale pomocna. Każdy „focista” już w przedszkolu nieświadomie zaklinał je słowami piosenki „Słoneczko nasze rozchmurz buzię...”. Fotografując tramwaje należy zawsze pamiętać, aby owo kochane słońce mieć zawsze za swoimi plecami!!! Obiekty „ustrzelone” pod słońce są z reguły ciemne, a co za tym idzie cała kompozycja zdjęcia jest – delikatnie mówiąc – brzydka.

Nocne zdjęcia

Nocne „klatki” powinniśmy wykonywać przy użyciu statywu. Urządzenie to kosztuje nie więcej niż 100 zł i jest warte swojej ceny. Dzięki niemu nasze zdjęcia wykonywane po zmroku nie będą poruszone podczas naświetlania. Zdecydowanie odradzam robienie nocnych zdjęć przy użyciu flesza – lampy błyskowej. Oświetli ona tylko przód pojazdu, a reszta kadru pozostanie ciemna. Opisane wyżej naświetlanie kilkusekundowe utworzy zdjęcie niesamowicie klimatyczne, a przy tym bardzo wyraźne i równomiernie doświetlone.

Reakcje prowadzących pojazdy

Te są bardzo różne. Generalnie motorniczych i kierowców podzieliłbym na 3 grupy:

- przyjaznych: ludzie zachwycający się naszą pasją, bardzo mile nastawieni, pozujący do zdjęć, kiwający z daleka ręką i szeroko uśmiechnięci po wykonaniu zdjęcia (chwałebny przykład to motorniczowie <tu autor tekstu życzył sobie wpisać numery służbowe klubowych motorkowych – przyp. red.>)
- neutralnych: co tu dużo pisać... robimy zdjęcie pojazdu, który prowadzi osobnik o nastawieniu neutralnym, a ten zupełnie nic – pełna nieszkodliwość
- nie kochających focisty: ta grupa pracowników wydaje się najbardziej niebezpieczna. Rozwścieczeni faktem wykonania zdjęcia np. wagonowi, który prowadzi, są w stanie zrobić wszystko: wyjść z wozu, wyzwać miłośnika od idiotów, a w ostatecznym, najgorszym przypadku wziąć ze sobą z kabiny zwrotnik, kiedy w pobliżu nie ma żadnej „zwrotki” do przełożenia. Ostatnia wymieniona sytuacja jest bez wątpienia krytyczna. W konwersacji z typem reprezentującym tę grupę zazwyczaj wystarczy szeroki uśmiech i spokojna rozmowa, która powinna ukierunkować jego myślenie na jakiś pozytywny tor. Na wypadek gdyby uśmiech jednak zawiódł, warto mieć ze sobą wygodne buty celem sprawnego oddalenia się. Pamiętajmy: postępujemy zawsze kulturalnie!!! Należy zawsze godnie reprezentować środowisko miłośnicze.

Reasumując...

Nie wstydźmy się przed ludźmi dziwnie patrzącymi na nas, podczas fotografowania utrzymujemy bezpieczną odległość od pojazdów, które chcemy uwiecznić, pamiętamy, aby słońce było zawsze za naszymi plecami, jesteśmy zawsze przyjaźnie nastawieni do pracowników MPK – postawa taka nigdy nam nie zaszkodzi, może jedynie pomóc w nawiązaniu nowych znajomości. Z mojej strony tyle. Życzę owocnych łowów!!!



Podręczny zestaw fotomaniaka.

Fot.: Mikołaj Wydra

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 12 czerwca 2006

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
tramwaje					
112+111	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
162+161	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
182+181	-	barwy MPK	AP edukacja	biało-pomarańczowy	naklejana
192+191	-	barwy MPK	Flugger - farby	biały	
196+195	JUNKERS	żółto-niebieski	JUNKERS	żółty	odnowa
222	-	barwy MPK	Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa	biało-czerwony	naklejana
238+237	-	barwy MPK	Kołobrzeg	niebieski	naklejana
246+245	-	barwy MPK	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	naklejana
256+255	-	barwy MPK	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	naklejana
270	-	barwy MPK	Profesja	zielono-pomarańczowy	naklejana
284+285	-	barwy MPK	Kołobrzeg	niebieski	naklejana
336+337	SALEWA	niebiesko-czarny	-	barwy MPK	
340	-	barwy MPK	Profesja	zielono-pomarańczowy	naklejana
402	Aquanet	niebieski	Aquanet	niebieski	doklejone wózki
409	-	barwy MPK	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	
651	FRANKE	pomarańczowo-biały	-	barwy MPK	
684	-	barwy MPK	Studio Plywania zdrowotnego	zielony	środkowy człon
692	Pan Kracy	biały	-	barwy MPK	

„Na torach” – KSW

Jędrzej Nowak

Wagon typu KSW został wyprodukowany przez fabrykę Fuchs w Heidelbergu. KSW oznacza Kriegsstrassenbahnwagen, czyli w dosłownym tłumaczeniu Wojenny Wagon Tramwajowy. Tramwaj ten cechowała prosta konstrukcja, która miała ułatwić naprawy i serwis przy brakach

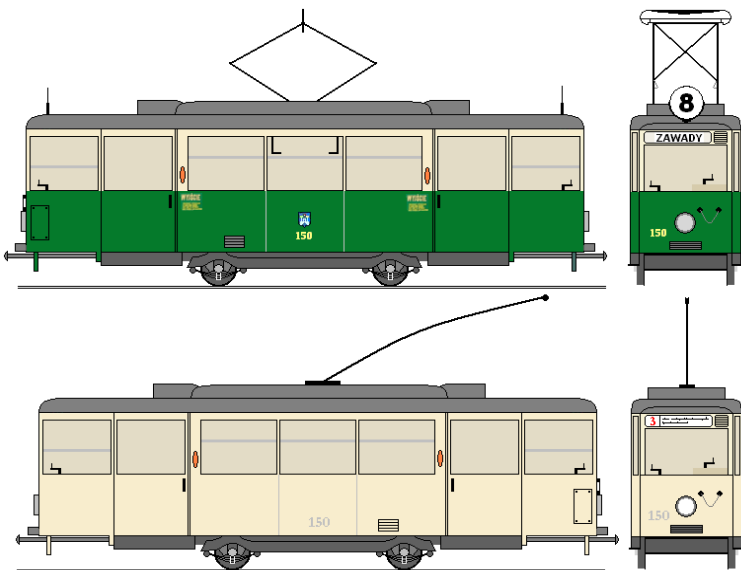
PRZYSTANEK

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
NAKŁAD: 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.

części i sprzętu w czasach wojny. Duże drzwi po obu stronach pułta umożliwiały szybkie opuszczenie wagonu w czasie np. nalotu bombowego. Całą partię tych wozów, w liczbie dziesięciu sztuk, wyprodukowano w 1944 roku dla stolicy Austrii, Wiednia. Na skutek alianckich działań wojennych w tym mieście trafiły one jednak do Poznania. Jeszcze w tym samym roku 5 sztuk wyposażono w silniki od starszych pojazdów poznańskich (wozy dla Wiednia były niekompletne), po czym trafiły do eksploatacji liniowej.

Początkowo (w czasie okupacji) jeździły one w swoich oryginalnych kremowych barwach i z rolkowymi odbierakami starego typu, a ze względu na niską moc silników nie były przystosowane do ciągnięcia ciężkich doczep (rysunek dolny). Po wojnie, do roku 1952, wszystkie wozy tego typu wyposażono w mocniejsze silniki (60 kW). Ta modernizacja podniosła walory użytkowe wagonów, przemalowano je także na kolor kremowo-zielony. Zamontowano tradycyjne pantografy kolejowe i zmieniono otablicowanie, wprowadzając możliwość założenia tarczy dachowej (rysunek górny). Do 1998 roku jako wagony techniczne odstawione były trzy ostatnie wagony typu H (2033, 2035 i 2036). Niestety, po remoncie ulicy Głogowskiej, gdy do zajezdni S-1 sprowadzono wszystkie wycofane ze służby wagony, liczne w tych latach kasacje przetrwał tylko jeden – 2033, formalnie skreślony ze stanu w roku 1994. Planowany jest remont tego wagonu i przywrócenie jego stanu technicznego z początków eksploatacji w Poznaniu. Wagon KSW i S2D (tzw. duży *szczeciniak*, wyprodukowany w fabryce Wismar w 1930 roku) po remoncie mają jeździć w składzie dwuwagonowym.



Rys.: Jędrzej Nowak

Podstawowe dane wagonów KSW	
Producent	Fuchs – Heidelberg
Wymiary (dl./szer./wys.)	10400 / 2163 / 3215 mm
Liczba osi / wózków	2/1
Liczba silników / moc	1 / 32,8 kW 1 / 60 kW (po 1950 r.)
Lata produkcji	1944
Lata dostaw	1944
Ilość dostarczonych	10 sztuk
Zakres numeracji	150-159
Zmiany numeracji	150 na 155, 155 na 160 (1951 r)
Wagony zachowane	1 sztuka (skreślony ze stanu w 1994 roku) (2033 ex. 158)
Stacjonowanie	S-1 Głogowska