

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 7 (75)  
15 lipca 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

## Tajemnice i zagadki linii W1

Jan Gosiewski

W poprzednim numerze „Przystanku”, w artykule poświęconym zmianom układu komunikacji tramwajowej na czas remontu skrzyżowania ulic Głogowskiej oraz Hetmańskiej, w części dotyczącej linii wahadłowej W1 znalazło się stwierdzenie, że nie spełnia ona oczekiwań pasażerów głównie z powodu „sabotowania” rozkładu jazdy przez motorniczych. Znając negatywne opinie pasażerów oraz słysząc liczne krytyczne uwagi miłośników postanowiłem dokładniej przestudiować „problem linii W1” i w tym celu zgłosiłem się na ochotnika do jej obsługi.

Już przy podejmowaniu służby na zajezdni przeżyłem pierwsze zdziwienie, by nie rzec szok. Okazało się bowiem, że linia W1 ma wyjątkowo specyficzny rozkład jazdy, w którym zapisane są jedynie godziny wyjazdu z zajezdni, pierwszego kursu, zmiany obsługi i zjazdu do zajezdni. Przyznam szczerze, że – przyzwyczajony do poznańskiego porządku i obowiązujących od lat minutowych rozkładów jazdy – nie bardzo wiedziałem, o co w tym wszystkim chodzi. Poza tymi, jakże precyzyjnie określonymi ramami czasowymi kursowania linii, w otrzymanym planie znalazłem także niezwykle praktyczne wskazówki mówiące, że odjazdy z przystanku początkowego następują wtedy, gdy od strony miasta zbliża się kolejny tramwaj, bądź też gdy postój przekracza 6 minut w dzień roboczy lub 7 minut w soboty i niedziele.



Pojedynczy przystanek końcowy GLHE wydłuża czas przejazdu i obniża efektywność kursowania linii W1.

Fot.: Marcin Jurczak, 06.06.2006

Trudno wymagać od motorniczych, by kursowali punktualnie, jeżeli rozkład jazdy – zamiast konkretnych parametrów typu godzina odjazdu czy też czas przejazdu – zawiera wyłącznie informacje opisowe o treści przytoczonej powyżej. Autorowi tego planu należą się ze strony środowiska miłośników serdeczne gratulacje – jestem przekonany, że za kilka lat ocalałe egzemplarze rozkładów linii W1 będą miały rarytasem kolekcjonerskim.

Wróćmy jednak na trasę linii W1. Po zapoznaniu się z planem obliczyłem sobie, że skoro obowiązuje zakaz zjeżdżania się dwóch tramwajów na końcówce, to innymi słowy czas postoju musi być mniejszy lub w ostateczności równy częstotliwości. Tym samym mnożąc częstotliwość przez ilość brygad obsługujących linię i odejmując czas postoju obliczyłem sobie czas, jaki powinienem poświęcić na przejechanie trasy tam i z powrotem. I tu doszedłem do największego chyba paradoksu rozkładowego, z jakim – przyznam szczerze – jak dotąd w mojej, kilkuletniej już karierze motorniczego się nie spotkałem.

1. w soboty i niedziele na linię W1 wyjeżdżają cztery składy, a więc mnożąc  $4 \times 7'$  i odejmując  $6'$  na postój wiemy, że jedno kółko powinno trwać  $22'$ ,
2. w dni robocze linię W1 obsługuje pięć brygad – liczymy  $5 \times 6'$  minus  $5'$  postoju – i mamy wynik  $25'$ ,
3. dla poprawy sytuacji postanowiono w dni robocze w godz. szczytu wysłać na trasę szóstą brygadę, nie zmieniając jednakowoż częstotliwości – dzięki czemu czas przejazdu trasy wzrósł aż do  $31'$  !!! ( $6 \times 6'$  minus  $5'$  postoju).

Czy Szanownym Czytelnikom nie wydaje się dziwne, że tę samą trasę, którą spokojnie można przejechać w 18 minut, a w soboty czy niedziele nawet w 15, dla zachowania zasady „niezjeżdżania się tramwajów” (dodam – wprowadzonej pod sankcją potrącen premiów jak za przyspieszenie, tj. 35 zł za każdy przypadek), motorniczemu ma raz jechać 22 minuty, a raz aż 31!?

To niewątpliwie wyjaśnia opuszczanie absolutnie wszystkich zielonych świateł na trasie, prowadzenie tramwaju z prędkością 20-30 km/h oraz wyjątkowo długie czekanie na przystankach. Prawda jest taka, że to naprawdę nie zła wola obsługi pojazdów, ani tym bardziej podejrzewane w pierwszych dniach kursowania linii działania dywersyjne, a jedynie paranoiczna organizacja ruchu na linii wymusza takie postępowanie.



**Na motorniczych W1 czekają też inne atrakcje, m.in. lewe lusterka nie mieszczące się w skrajni torowiska na kilku łukach trasy. Warsztat i pogotowie techniczne zaczynają notować dokuczliwy brak zapasowych lusterek...**

**Fot.: Jan Gosiewski, 08.07.2006**

Nie chciałbym, aby mój głos został odebrany wyłącznie w kategoriach totalnej krytyki bez jakiegokolwiek propozycji poprawy tej dość kuriozalnej sytuacji. Dlatego w kilku słowach opiszę, jak mógłby wyglądać ruch na linii W1, gdyby to oczywiście zależało ode mnie. Przede wszystkim przy przetoce kończącej linię umieściłbym dwa przystanki: jeden przed nią – dla wysiadających, a drugi za – dla wsiadających. Dzięki temu, moim zdaniem niezbyt skomplikowanemu rozwiązaniu, zjeżdżanie się tramwajów na końcówce nie stanowiłoby już najmniejszego problemu – przecież na klasycznych pętach postój tramwaju jest dłuższy niż częstotliwość kursowania linii, a więc innymi słowy „spotkanie się” kolejnych brygad nie jest niczym dziwnym. Tramwaj stojący już na „wylocie” z przetoki, tj. przy przystanku dla wsiadających, nie byłby ponaglany do odjazdu przez kolejny tramwaj – bo ten mógłby spokojnie wysadzić pasażerów na osobnym przystanku i wjechać na przetokę. To z pozoru banalne rozwiązanie umożliwiłoby wprowadzenie klasycznego (!), tj. minutowego rozkładu jazdy, oraz zapisanie w nim realnego czasu przejazdu trasy z normalną prędkością (15-18'). Tym samym do obsługi linii wystarczyłyby w dni robocze cztery brygady ( $4 \times 6' = 24'$ ; minus  $18' = 6'$  postoju) a w soboty – trzy ( $3 \times 7' = 21'$ ; minus  $15' = 6'$  postoju). Dodatkowy wagon mógłby stać w głębi przetoki, w której spokojnie mieszczą się dwa tramwaje – dzięki czemu w przypadku wystąpienia jakiegokolwiek awarii czy usterki byłby od razu gotowy do podjęcia kursu.

Wydaje mi się, że proponowane przeze mnie rozwiązania nie są niczym nietypowym czy kosmicznym. Nie rozumiem wobec tego, dlaczego wyspecjalizowane służby MPK na to nie wpadły? Może po prostu czasem warto wyjść poza swoją teoretyczną wiedzę i zapytać o opinię zwykłych, prostych pracowników obsługi ruchu? To naprawdę nie byłby żaden wstyd, wręcz przeciwnie – świadczyłoby to o prawdziwie profesjonalnym podejściu do wykonywanych obowiązków.

## Co słyszać na Łazarzu?

**Tomasz Gieżyński**

### **Głogowska / Hetmańska**

Prace na skrzyżowaniu GLHE idą pełną parą. Przez cały czerwiec skupione były one na kompleksowym remoncie instalacji położonych pod ziemią. Szczególną uwagę poświęcono połączeniom gazowym, wszak to wybuch gazu w tym miejscu był powodem poprzedniego, wykonywanego nieco chaotycznie remontu w 1986 roku. W ostatniej dekadzie czerwca, przy wciąż utrzymywanym dwukierunkowym ruchu kołowym na południowej nitce ul. Hetmańskiej, zasypano dziurę i rozpoczęto przygotowania do wylewania betonowej płyty, zbrojonej stalowymi prętami. Pierwsze jej fragmenty powstały 28.06., a pierwsze szyny pod głowicę północną i zachodnią przywieziono 3.07.

W tym samym czasie zdemontowano głowicę południową (pozostawiając ruch na ul. Hetmańskiej w postaci efektownej grobli) aż do wysokości Apteki Magicznej. Było to konieczne dla prawidłowego skonstruowania rozjazdów, gdyż cała geometria skrzyżowania ma być zmieniona w stosunku do stanu sprzed remontu. Zostaną tu zamontowane znane już z rond Śródka i Starołęka (a także z węzła Kórnicka) zwrotnice o łagodnym skosie iglic, osie torów będą rozsunięte względem siebie, szczególnie na łukach, tak by umożliwić bezkolizyjny

mijanie się tatr (o najszerzej skrajni wśród poznańskich wagonów). W ciągu ul. Hetmańskiej od Kasprzaka do Dmowskiego zerwano nie tylko szyny, ale też całe podtorze wraz z betonowymi panelami tzw. „płyty łódzkiej”. Modernizacja torowiska przebiega więc jak dotąd bardzo kompleksowo, bez rewitalizacji starych elementów. Pozostaje pytanie, czy na tym odcinku ułożone zostanie torowisko z podkładami, czy – podobnie jak na skrzyżowaniu (i całej trasie na Górczyn, remont 1997-1999) – zastosowana będzie zbrojona lana płyta z podlewkami z epoksydobetonu.

### **Wydział S-1**

Korzystając z letnio-remontowej sielanki, jaka nastąpiła na terenie zajezdni Głogowska, postanowiono troszeczkę zaingerować w układ torowy tej stajni. Ponieważ spokój zakłóca jedynie zawracające co 5 minut combino na linii W2, podjęto działania zmierzające do wzbogacenia niewydolnego układu zjazdowego. Nierzadkim widokiem w okolicach godzin 20 i 23 był bowiem ciągnący się do Hetmańskiej sznureczek tramwajów, zjeżdżających na przegład do zajezdni. Dodatkowym problemem były wyjeżdżające po przegładzie wagony, które, by ustawić się „w polu”, musiały objechać zajezdnię jeszcze raz dookoła, wchodząc w kurs kolizyjny

z wagonami oczekującymi na przegląd w rejonie bramy wjazdowej. Stojące w rzędzie za halą wagony (i te przed przeglądem, które nie zmieściły się na ulicy, i te po przeglądzie, które muszą wyjechać w pole) były nieodłącznym elementem pory zjazdów, a motorniczowie i obsługa zajezdni dostawali białej gorączki z powodu opóźnień i ilości koniecznych do wykonania manewrów.

Obecnie między torem 19 (objazdowym za halą po prawej stronie, przy muzeum) a halą zajezdni (tor 17 z tokarką podtorową) budowany jest nowy tor nr 18. Będzie on się włączał na tyłach zajezdni jedynie w układ toru nawrotowego – nie będzie możliwy wyjazd w grupę torów odstawczych w polu, a co za tym idzie tor 18 będzie prawdopodobnie wykorzystywany do wpuszczenia skumulowanych na ulicy składów, które w dalszej kolejności, po okrążeniu zajezdni, podlegać będą przeglądowi codziennemu. W porze nocnej może on pełnić klasyczną rolę toru odstawczego. Na czas prowadzenia robót wagon 4ND<sub>1</sub> 476, dotąd stojący w miejscu budowanego dziś toru 18, wstawiono na szyny i przeciągnięto pod bramę na tor 9 od strony pola.

### Rezerwa wahadłowa

Linia W1 od 20.06. wzmocniona została szóstym pojazdem dwukierunkowym, a zatem uruchomienie taboru tego typu sięgnęło 100%. Na liniach W2 i W3 sytuacja jest nieco inna.

Combina obsługujące z początkiem lipca linię W2, a więc wagony 503, 508, 510, 511, 513 (512 jest rozbity; 501, 502, 506 i 514 na Budziszyskiej; 504, 505, 507 i 509 są w Niemczech) nie ulegają prawie w ogóle awariom i w zupełności wystarczają do obsługi górczyńskiego wahadła. Gdyby jednak dopadła je nagła niemoc, w pogotowiu są od początku składy 170+169 i 204+203. Ten pierwszy tablicowano wzorowo wg systemu łódzkiego, natomiast 204+203 posiada, jak wiadomo, niestandardowe wyświetlacze numeru linii. Ponieważ nie było innego wyjścia, zaprogramowano na nich kombinację znaków „U2”. Jak podejrzewamy, nie ma to raczej związku z ewentualnymi preferencjami warsztatu S1 w zakresie muzyki rockowej.

Na „kasztanku”, jak motorniczowie nazwali biegnącą w alejach kasztanowych wahadłową linię W3, na dwóch torach kursują dwa składy 105Na+105NaDK 118+117 i 212+211. Nie zdarzyło się jeszcze, by oba naraz zaniemogły, lub by za któregośkolwiek z nich wyjechała rezerwa w postaci taboru innego typu (jeden skład w zupełności wystarczy w sytuacji awaryjnej). Wydział S1 postanowił jednak wykazać się żołnierską czujnością i przystosował dwa z dawnych *muminków* do ewentualnego zesłania pod kasztanowce. Są to składy 108+109 i 90+89, które otrzymały na swoich tyłach wylupiaсте reflektory, wycieraczkę i lusterko. Tak wyposażone kursują sobie spokojnie na zwykłych, letnich liniach.

### Wspaniała idea

Na rewolucyjny wręcz „pomysł” wpadło MPK Poznań, decydując o skierowaniu od 20.06. linii 8 i 14 po pętli ulicznej Most Dworcowy – Towarowa w tym właśnie kierunku. Po odizolowaniu od chimerycznego wahadła wzrosła regularność kursowania nie tylko wspomnianych linii, ale także tramwajów jadących Świętym Marcinem prosto w stronę Marcinkowskiego. Przypomnijmy jednak (P74), że taki był zamiar Inżynierii od samego początku, a nie został zrealizowany tylko dlatego, że torowcy sprzeciwili się zamontowaniu napędu do zwrotnicy na zjeździe z Mostu Dworcowego w Towarową.



**Czy skład 204+203 na linii U2 poprowadzi zatrudniony w MPK na 1/10 etatu Bono?**

**Fot.: Jan Gosiewski, 05.07.2006**

Po serii nieprzemyślanych działań motorniczych obsługujących linię W1 (również patrz P74) i ogromnej lawinie skarg związanych z jej funkcjonowaniem, sprawą zainteresował się osobiście Zarząd MPK i brakujący napęd do zwrotnicy natychmiast się znalazł. Cała akcja została „sprzedana” mediom jako doskonale i światło antidotum na dotychczasowe bolączki. Oczywiście opinia publiczna nie dowiedziała się tego, że dwa pierwsze tygodnie kursowania 8 i 14 po „małym” kółku ul. Towarowej, pełne dodatkowych utrudnień, były wynikiem wyłącznie tarć pomiędzy komórkami organizacyjnymi przewoźnika...

## Errata do słownika – część 2

**Łukasz Bandosz**

W połowie czerwca uczestniczyłem w niezwykle cennym szkoleniu BHP dla pracowników MPK Poznań. Była to doskonała okazja do spotkania z motorniczymi zarówno mojego wydziału, jak i pozostałych. Zaowocowało to poznanie kolejnych określeń funkcjonujących w języku motorniczych, które przedstawiam poniżej.

**Gubić czas** – zdarza się, że motorniczy przejedzie pewien odcinek trasy szybciej niż przewiduje to rozkład. Wystarczy mniej pasażerów na przystankach lub kilka skrzyżowań, na których światła pozwolą na sprawny przejazd – i przyspieszenie gotowe. Jedyne, co wówczas pozostaje motorniczemu, to zwolnić, przepuścić następne światelko lub wpuścić inny tramwaj przed siebie na najbliższym skrzyżowaniu. Trzeba przy tym uważać, aby nie opóźnić przejazdu innym tramwajom, które jadą w swoim planie.

**Tarczowiec** – skład wagonów typu 105N lub 105Na, wyposażony w okrągłe tarcze z numerem linii, umieszczone na dachu z przodu i tyłu składu. Tarcze wykonywano ze stalowych blach, wycinano w nich numery linii, malowano na biało z czarną obwolutą cyfr. Dodatkowo w eNkach i *stodwójkach* montowano w dachach specjalne świetliki, które oświetlały tarcze po zmroku. Warto dodać, że tego typu tarcze na dachach *stopiątek* stosowano tylko w Poznaniu. Zdecydowaną zaletą takiego oszklowania był fakt, iż pasażer z daleka widział, jakiej linii tramwaj podjeżdża na przystanek. Ze względu na tę zaletę, a także chęć powrotu do poznańskiej tradycji, dziś w ramach modernizacji każda *stopiątka* dostaje

tarcze. Są to nowoczesne wyświetlacze diodowe, które kształtem i krojem cyfr przypominają stare blachy. Dziś pozostało w Poznaniu niewiele klasycznych *tarczowców*.

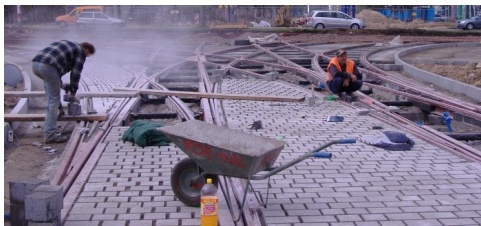
**Stefan** – tak motorniczowie nazywają system zapowiadania przystanków, którego głos towarzyszy im coraz częściej podczas pracy.

Sam skrót **BHP**, czyli Bezpieczeństwo i Higiena Pracy, doczekał się kolejnego rozwinięcia. Otóż szkolenie BHP oznacza, że Będzie Huczna Popijawa. Naturalnie takie rozwinięcie ma znaczenie wyłącznie żartobliwe.

## KORN po remoncie

Łukasz Bandosz

Skrzyżowanie ulic Jana Pawła II i Kórnickiej już od kilku tygodni funkcjonuje normalnie. Przebudowany układ torowy, nowe światła, nawierzchnia – wszystko to prezentuje się znakomicie. Jest jednak jeden aspekt, który budzi wątpliwości, mianowicie układ przystanków.



Fot.: MJ

Na skrzyżowaniu ulic Jana Pawła II i Kórnickiej wybudowano 5 pojedynczych przystanków: przed skrzyżowaniem od strony Ronda Rataje i Osiedla Lecha oraz za skrzyżowaniem w stronę Ronda Śródka, Ronda Rataje i Osiedla Lecha. Jest jeszcze wysepka przed samym skrzyżowaniem od strony Ronda Śródka, jednak nie będzie ona mogła służyć za przystanek, gdyż jest zbyt krótka. Taki układ przystanków powoduje, że dziś wiele tramwajów zatrzymuje się zarówno przed skrzyżowaniem, jak i za nim. Wady takiego usytuowania wysepki przystankowych będą najlepiej widoczne po uruchomieniu linii tramwajowej przez most Świętego Rocha. Brakuje przystanku za skrzyżowaniem w stronę centrum, w związku z czym pasażerowie przesiadający się na węzle Kórnicka będą biegać pomiędzy przystankami od strony Osiedla Lecha i Ronda Rataje, z których to będą ruszały tramwaje do centrum. Na pewno będzie to dla nich znaczne utrudnienie i niejednokrotnie oglądać będą tył uciekającego tramwaju. Ponadto tramwaje, które jechałyby z Ronda Śródka i na opisywanym skrzyżowaniu skręcałyby w stronę mostu Świętego Rocha, nie będą miały przystanku w obrębie węzła Kórnicka. Jeśli nawet taka linia nie jest planowana, to w ciągu wielu lat użytkowania skrzyżowania objazdy na takiej trasie zdarzą się zapewne nie raz.

Kolejny problem to pojedyncze perony na przystankach za skrzyżowaniem. Sygnalizacja świetlna wzbudzana przez nadjeżdżający tramwaj może bardzo szybko przepuścić pojazd przez skrzyżowanie. Przy tak wielu liniach, które przejeżdżają przez opisywany węzeł, tramwaj podjeżdża dość często. Może się zdarzyć, że w ciągu kilku, kilkunastu sekund komputer przepuści przez skrzyżowanie dwa wozy tramwajowe nadjeżdżające z różnych stron, ale udające się w jednym kierunku. W takiej sytuacji drugi pojazd nie będzie mógł w całości opuścić skrzyżowania. W zasadzie w tym przypadku drugi tramwaj nie powinien wjeżdżać na skrzyżowanie, jednak należy pamiętać o obowiązujących motorniczych i nakazujących pośpiech rozkładach jazdy oraz o innych tramwajowych użytkownikach ruchu, którym nie chcemy blokować przejazdu.

Wydaje się, że najkorzystniejszym układem przystanków na opisywanym węzle byłoby usytuowanie podwójnych wysepki za skrzyżowaniem w każdym z czterech kierunków. W przypadku zjazdów ze skrzyżowania w stronę Ronda Śródka, Osiedla Lecha oraz Ronda Rataje nie powinno to stanowić najmniejszego problemu. Natomiast w stronę Mostu Rocha wystarczy podnieść poziom jezdni do poziomu peronu. Wtedy samochody przejeżdżałyby po swoistym wydłużonym garbie, a pasażerowie mogliby korzystać z wygodnego przystanku za skrzyżowaniem w stronę centrum. Dodatkowo, w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, tramwaj wjeżdżający na taki przystanek mógłby włączać samochodom skręcającym z ulicy Jana Pawła II w stronę mostu Świętego Rocha czerwone światło, które zmieniałoby się na zielone po ruszeniu bimby.

Jeden z największych autorytetów w dziedzinie infrastruktury, prof. Marek Ratajczak z Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, w swojej publikacji pt. „Infrastruktura w gospodarce rynkowej” wymienia i opisuje wiele cech infrastruktury. Wśród nich znajdujemy takie cechy jak: długi okres użytkowania, wolny przebieg procesu starzenia moralnego oraz ograniczone możliwości przekształceń. Ze względu na te cechy przy projektowaniu obiektów infrastrukturalnych należy pamiętać, że popełnione błędy będą odczuwalne bardzo długo. Niedawno przebudowane skrzyżowanie z założenia ma służyć przez około 20-30 lat – niestety, osoby odpowiedzialne za jego dzisiejszy układ raczej nie uwzględniły cech infrastruktury. W tym momencie rodzi się wiele pytań. Kto jest za to odpowiedzialny? Dlaczego nikt ze specjalistów w zakresie transportu miejskiego nie podniósł głosu wtedy, kiedy można było jeszcze zmienić projekt? Dlaczego tak nierozsądnie wydaje się ogromne sumy pieniędzy i popełnia takie błędy przy wyjątkowo ważnych dla miastach projektach?

### Poznańskie Forum Transportowe, wnioski z XXXII konferencji „Jakość obsługi pasażerów w transporcie publicznym Poznania w latach 2000-2005”:

*W nawiązaniu do standardów jakościowych obsługi pasażerów krytycznie ocenia się sposób obsługi pasażerów w zespole projektowanych przystanków węzła tramwajowego Kórnicka – Jana Pawła II. Zwraca się uwagę na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa pieszych oraz zintegrowanie tego nowego węzła z trasami linii autobusowych.*



Fot.: MJ

Rok 2006 obfituje w rozmaite zamknięcia tras, remonty i objazdy. I o ile ustalone trasy objazdów są na przyzwoitym poziomie, o tyle sporo zastrzeżeń zgłosić można do otablicowania pojazdów na trasach objazdowych. Poniżej kilka ciekawostek związanych z otablicowaniem wagonów tramwajowych w ostatnich miesiącach.

## Jedna linia... różne końcówki

Najnowszym przykładem tablicowego bałaganu jest linia nr 14. Od 3 czerwca czternastki kierowane były na Towarową. Z dniem 20 czerwca natomiast odwrócono uliczną pętlę tej linii. W tym bałaganie najbardziej zagubieni byli – co nie dziwi – pasażerowie. Chaos pogłębiany został przez otablicowanie wagonów. Kasetonowe tablice *stopiątek* zaczęły wskazywać „Most Dworcowy”, a na wyświetlaczach innych składów (np. 174+173) pozostała... Towarowa II! Zdarzało się więc, że dwie kolejne brygady czternastki jadące z Sobieskiego zdążyły do różnych przystanków końcowych (choć w rzeczywistości chodziło tylko o bałagan tablicowo-wyświetlaczowy). Zamieszanie było spore, wypadałoby się zdecydować – albo jeździmy na Towarową, albo na Most Dworcowy.

## Trzy linie i trzy końcówki

Linie 8 i 14 zwracają Towarową m.in. po to, by uprościć przesiadki na W1, zmierzające do Głogowska / Hetmańska. I tak: wspomniane wyżej 14 jeżdżą do Mostu Dworcowego, 8 mają tablice „Towarowa”, W1 natomiast ma przystanek końcowy na Rondzie Kaponiera. Wspólne nazewnictwo (14 Towarowa, 8 Towarowa, W1 Towarowa) ułatwiłoby pasażerom orientację, na pewno większa ich liczba czułaby się doinformowana.

## Tablice za szybą

Tradycją stało się, że na czas objazdów pojawiają się egzotyczne przystanki końcowe. W ostatnich dniach maja linie 2 i 9 zwracały na Rynku Wildeckim. Bez zastrzeżeń otablicowano *stopiątki* na linii 2, gorzej wyglądały *holendry* i *helmuty* linii 9. Wrzucanie tablicy z nazwą końcówki niestety okazuje się konieczne – nie wszystkie wozy posiadają na filmach egzotyczne nazwy przystanków końcowych (Rynek Wildecki, Towarowa itd.). Z drugiej strony jednak, tablica za szybą oznacza dla pasażera, że „coś jest nie tak”, zwiększa się zatem prawdopodobieństwo, że „zauważy” on objazd bądź remont, zanim jego tramwaj skręci w bliżej niesprecyzowanym kierunku.

## Trójkoczwórka

Z dniem 3 czerwca uruchomiono egzotyczną linię 3-4 (trójkoczwórka, zwana też linią „trzy-i-pół”). Zabawa polegała na tym, że ten sam wagon, np. 3-4/9, wykonywał rano kursy jako linia 4, potem na zmianę jako 3 i 4, i późnym wieczorem ponownie jako linia 4. Wiązało się to z koniecznością utrzymania komunikacji tramwajowej na Wilczak (linia 3). Połowę wozów wystawiała zajezdnia S-3 (składy z wyświetlaczami, m.in. 290+291, 298+299, ale także głogowskie np. 138+139), drugą połowę zajezdnia Gajowa. Motorniczowie holendrów biegali więc co kółko z kluczami i przekreślali wszystkie filmy w wagonie z „3” na „4” i odwrotnie.

## Tarcza? Tablica? Kaseton? Wszystko jedno...

Co jakiś czas zauważamy „braki” *stopiątkowych* tablic skutkujące tym, że do kasetonu systemu łódzkiego pakowane są tablice „klasyczne” – bądź odwrotnie. Trafiają się też „mixy” klasycznych poznańskich tarcz dachowych i kaset z nazwą pętli. Całość wygląda mało estetycznie, bywa także nieczytelna. Sugerujemy, by w razie wystąpienia braków tablic odpowiedniego typu wysyłać na daną brygadę skład wyposażony w wyświetlacze.

## Teoria a praktyka

Przy okazji majowego remontu na ul. 28 czerwca 1956 r. przy Pamiątkowej uruchomiono na kilka dni linię 20. Tramwaje tej linii (*stopiątki* z S-1, a także *holendry* z S-2) kursowały według rozkładów do Towarowej, zaś według tablic i napisów na filmach – do Ronda Kaponiera. Diabeł tkwi w szczegółach...

Otablicowanie wagonów tramwajowych jest podstawą skutecznego informowania pasażera o trasie przejazdu i punkcie docelowym. Zdecydowana większość wozów liniowych jest oznakowana poprawnie. Niezgodność objazdowych tablic, filmów i rozkładów robi jednak spore zamieszanie. Części wymienionych wyżej dziwactw można by uniknąć. Wystarczy tylko chcieć.



Wyświetlaczy w wagonach jest coraz więcej.

Spieszmy się focić tarcze, tak szybko odchodzą...

Fot.: Marcin Jurczak, 22.05.2004



Urbino III debiutuje w MPK Poznań.

Fot.: Maciej Rudzki, 29.06.2006

Upalne dni przełomu czerwca i lipca A.D. 2006 nie zachęcają raczej do poruszania się po mieście. Kto tylko może, stara się uciec z „gotującego się” Poznania – a kto nie może, musi tu jakoś funkcjonować. Wakacyjna fala ponadtrzydziestostopniowych upałów stała się idealnym momentem, by docenić funkcjonowanie klimatyzacji w nowo zakupionych przez MPK autobusach komunikacji miejskiej. Przypomnijmy, że przetarg na dostawę nowych pojazdów wygrały 2 firmy: MAN (z 12-metrowym modelem Lion’s City) i Solaris (z przegubowcem Urbino 18 III generacji).

W poprzednim numerze „Przystanku” zamieściliśmy krótkie sprawozdanie z wizyty w bolechowskich zakładach Solarisa, gdzie podpatrywaliśmy, jak powstają poznańskie jamniki. Tym razem przyjrzymy się im dokładniej.

### Design III generacji

Zakupione Solarisy są pierwszymi w Poznaniu jamnikami trzeciej generacji. Od poprzedników wyróżnia je nieco inny, bardziej drapieżny design (opracowany przez agencję Fisch und Vogel Design), bardziej nawiązujący do współczesnych trendów. Nowe Urbino zaczęło przypominać turystyczną Vacanzę (profil przedniej szyby itp.). Przednia szyba „urosla” o 5 cm, poprawiając tym samym widoczność kierowcy. Zmieniono kształt przedniej maski, której panele otwierają się przez naciśnięcie kierunkowskazu, dając dostęp do zbiorników spryskiwaczy czy żarówek reflektorów. Wyraźne zmiany zaobserwować można też na tylnej ścianie miejskiego Urbino. 4 pary lamp zgrupowano w jednym rzędzie, umiejscawiając je pod tylną klapą. Powiększona została także szyba, która w autobusach III generacji sięga krawędzi dachu. Zmianie uległ również profil pasa nadokiennego po bokach pojazdu. Dzięki zmniejszeniu promienia krzywizny nad oknami znalazło się miejsce na boczny wyświetlacz (który do tej pory montowany był w oknie). Udało się stworzyć rynienkę, która do tej pory znajdowała się bezpośrednio nad oknami. Jeśli chodzi o wnętrze pojazdu, w przypadku modeli poznańskich zmiany są niewielkie. Nieco inny kształt nadano ostonom znajdującym się między oknami a dachem. Ponadto zastosowano inne wykończenia przy oknach. Wygląd zmieniła też kabina kierowcy.

### Stanowisko kierowcy

Kabina kierowcy to najważniejsze miejsce w autobusie, tu bowiem zasiada prowadzący pojazd. W stosunku do modeli poprzedniej generacji w Urbino III wprowadzono kilka nowości. Zmodyfikowano kształt kabiny, zaś przełączniki rozmieszczono w sposób maksymalnie ergonomiczny. Te dotyczące wentylacji przeniesione zostały z konsoli mieszczącej się dotąd po prawej stronie (tutaj zainstalowano siedmiocalowy ciekłokrystaliczny monitor – ale o tym za chwilę), na lewo – pod boczne przesuwne okno. Zgodnie z dotychczas przyjętymi standardami, w kabine zamontowano klasyczny pulpit VDO, stosowany w większości poznańskich autobusów niskopodłogowych. Kierowca zasiada na amortyzowanym, obrotowym fotelu z pełną regulacją. Kabina kierowcy jest klimatyzowana.

### Przestrzeń pasażerska

Solaris Urbino 18 III generacji jest autobusem w 100% niskopodłogowym. Do wnętrza można się dostać przez 4 wejścia o szerokości 1250 mm, w których zainstalowano klasyczne dwuskrzydłowe drzwi, otwierane do wewnątrz (z możliwością otwierania przez pasażera – na życzenie), produkcji RAWAG BODE. W autobusie są 42 miejsca siedzące dla pasażerów (całkowita liczba miejsc to 158). Wygospodarowano też miejsce na wózki, w tym stanowisko do mocowania wózka inwalidzkiego. A skoro mowa o wózkach – istnieje możliwość rozłożenia specjalnej rampy, znajdującej się w 2 drzwiach, ułatwiającej wjazd wózka do autobusu na niskich przystankach. Dodatkowo Urbino wyposażony jest w ułatwiający wsiadanie system przykleku (istnieje możliwość opuszczenia prawej krawędzi o 60-90 mm). Zbiornik paliwa został umieszczony w pierwszym członie, w wyniku czego po prawej stronie pojawił się podest, na którym zainstalowano 2 miejsca siedzące. Podobnie jak w Urbino 18 z pierwszej poznańskiej dostawy, 3 fotele w trzecim członie umieszczono bokiem do kierunku jazdy, co zaowocowało wygospodarowaniem większej przestrzeni, a co za tym idzie możliwością bardziej płynnego przemieszczania się wewnątrz zatłoczonego w godzinach szczytu pojazdu.

Nowością w poznańskich autobusach jest klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej. Dzięki zastosowaniu dwóch klimatyzatorów (firmy Konvekta), umieszczonych na dachu autobusu w pierwszym i drugim członie, wewnątrz możliwe jest utrzymanie przyjemnej temperatury. Klimatyzację zaprogramowano tak, by utrzymać w pojeździe temperaturę 22 °C.

### Technika

Jednostką napędową nowych solarisów jest silnik DAF PE 228C (a nie MAN, jak dotychczas) o mocy 231kW (314 KM) i pojemności 9200 cm<sup>3</sup> w zabudowie wieżowej, umiejscowiony w tylnej części pojazdu. Silnik współpracuje ze skrzyniami: Voith D 864.3 E – 4 biegi, w którą wyposażono 20 autobusów oraz ZF 6HP594 C – 6 biegów, zainstalowaną w 10 sztukach.



**Wielki Brat patrzy: na zewnątrz (po lewej) i wewnątrz autobusu.**  
Fot.: Maciej Rudzki

Jak we wszystkich nowych autobusach niskopodłogowych, i tu zainstalowano system akustycznej i wizualnej zapowiedzi następnego przystanku – szkoda tylko, że zapowiedzi nadawane są bardzo cicho i trzeba się usilnie wsłuchać w to, co wydobywa się z głośników, by cokolwiek zrozumieć... System koordynuje panel sterujący SRG3100P firmy R&G, współpracujący z KWSR. Jeśli chodzi o tablice informacyjne, podobnie jak w większości pojazdów zastosowano tu zewnętrzne wyświetlacze mozaikowe typu Pixel Light i dwa wewnętrzne wyświetlacze diodowe produkcji Pixel Bydgoszcz, nie decydując się na znane z modernizowanych składów tramwajowych serii 105 pomarańczowe kierunkowe tablice diodowe.

W autobusach zainstalowano także system monitoringu, w skład którego wchodzi 5 kamer. 4 kamery zainstalowano wewnątrz (po 2 w każdym członie). Nowością jest kamera piąta, zewnętrzna, zainstalowana na tylnej ścianie autobusu, która służy do asekuracji przy cofaniu. Dane z kamer trafiają do rejestratora, wyposażonego w 80 GB pamięci. Ponadto kierowca ma stały podgląd na to, co dzieje się w pojeździe – na kolorowym monitorze, znajdującym się w szoferce.

#### Wrażenia z jazdy

Pierwszym wrażeniem odczuwalnym zaraz po wejściu do autobusu jest uczucie delikatnego, przyjemnego chłodu – dzięki klimatyzacji. Wnętrze autobusu jest bardzo przestronne, dopracowane i utrzymane w jasnej, przyjaznej kolorystyce. Szkoda, że MPK nie zdecydowało się na montaż miękkich foteli, ponieważ podróżowanie na dłuższych trasach na twardym fotelu do wygodnych nie należy. Na niektórych, bardziej dziurawych liniach (np. trasa 58 do Sypniewa) daje się słyszeć trzeszczenie plastików na nierównościach. Autobus rozpedza

#### Co siedzi w jamniku?

**CAN** – Controller Area Network – zadaniem tego systemu jest ułatwienie sterowania poszczególnymi systemami elektrycznymi, zindywidualizowanie regulacji wielu funkcji oraz diagnoza stanu pracy większości podzespołów w autobusie.

**EBS** – Electronic Brake System – elektroniczny układ hamulcowy pozwala na podwyższenie skuteczności hamowania i jednocześnie wolniejsze zużywanie się elementów układu hamulcowego. Umożliwia lepszą współpracę „tradycyjnych” hamulców i hamowania silnikiem.

**ECAS** – Electronically Controlled Air Suspension – elektronicznie kontrolowane zawieszenie pozwala na przyklek autobusu od strony drzwi, umożliwia tym samym obniżenie poziomu wejścia do 250 mm nad jezdnią, co oznacza zwykle zrównanie podłogi autobusu z poziomem przystanku.

**Euro III** – kolejne wprowadzane normy dotyczące spalin cechują się tym, że dopuszczalny poziom emisji szkodliwych substancji jest coraz niższy. Od 4 stycznia 2003 wszystkie rejestrowane autobusy muszą spełniać normę Euro III. Już wkrótce (od października 2006) nowo rejestrowane autobusy będą musiały być zgodne z normą Euro IV.

opr. MJ

się i hamuje bardzo płynnie, wewnątrz jest cicho nawet przy maksymalnej (elektronicznie ograniczonej) prędkości 70 km/h.

#### Szerokiej drogi!

Wszystkie nowe *jamniki* przydzielone zostały do zajezdni przy ul. Warszawskiej (wydział A-1), gdzie nadano im numery od 1811 do 1840. Co ciekawe, tym sposobem na zajezdni pojawiły się 2 pojazdy o numerze 1813 – jednym z nich jest nowiutki solaris, drugim zabytkowa *ogórkowa* przyczepa P01.

Trzeba przyznać, że nowe solarisy na ulicach prezentują się bardzo dobrze. Miejmy nadzieję, że pojazdy te sprawdzą się w poznańskich warunkach, znajdując uznanie wśród pasażerów i obsługi.

Solaris Urbino 18 – debiuty (27.06.2006)	
1811 – 74/6	
1812 – 76/2	
1813 – 51/2	
1814 – 76/1	

Solaris Urbino 18 – wymiary	
długość	18000 mm
szerokość	2550 mm
wysokość	3035 mm
szerokość drzwi	1250 mm
maksymalna wysokość podłogi	420 mm



Wnętrze utrzymane w przyjemnej kolorystyce.

Fot.: Maciej Rudzki, 29.06.2006

**02.06. 14/2 502.** Kompletnie zaskoczony wydawał się być motorniczy combina, gdy na Górczynie spostrzegł zamalowane sprayem trzy pierwsze szyby na prawej burcie. Nikt nie potrafił choćby w przybliżeniu określić momentu powstania malowideł. Wagon ewakuował się do zajezdni Głogowska, gdzie udało się zmyć świeżą jeszcze farbę.

**03.06. 11/5 687.** Daleko idącą pomysłowością wykazali się nieznanymi sprawcy, którzy przegięli słup sygnalizatora przejścia dla pieszych przy Winiarskiej / Św. Leonarda w taki sposób, że wszedł on w skrajnię toru. Dopiero interwencja służb sieciowych, które odgięły słup do pionu i w tej pozycji go ustabilizowały, pozwoliła na udroźnienie trasy i wznowienie ruchu do pętli Piątkowska.

**04.06. W3/1 118+117.** Niezwykle zjawisko zaobserwował dyżurny w Centrali Dyspozycji Mocy. Na ekranie monitora kolejno sygnalizowane były wybicia wyłączników nadmiarowych poszczególnych sekcji zasilania trasy kasztanowego wahadła. W porozumieniu z Centralą Nadzoru Ruchu ustalono, iż dokładnie w tym czasie trasę pokonywał (bezproblemowo) skład 118+117. Natychmiast wysłano pogotowie, które sprawdziło tramwaj (bez żadnych niepokojących objawów), a następnie przez niemal godzinę testowano go na odcinku od Ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego do Wyspiańskiego, również bez jakichkolwiek oznak usterki. Przez ten czas drugim torem kursował non stop skład 212+211. Po zakończeniu prób 118+117 wrócił do swego rozkładu.

**04.06.** Słynny pożar winiarskiego Alberta spowodował całkowitą przerwę w ruchu na Piątkowską w godzinach 20:15 – 21:55. We wstrzymaniu utknęło 6 pociągów, pozostałe kursowały na Połabską. Na trasie Wielkopolska – Piątkowska uwijały się trzy *zatrampwaje*.

**08.06. 59/4 1098.** Obsługujący linię 59 przegubowiec, zdjęty awaryjnie z 77, dojechał od Ławicy do korka przy Swobodzie i karnie się w nim ustawił. Nagle kierowca otrzymał przez otwarte okno silny cios i zaczął się szamotać z nieznanym napastnikiem. W trakcie wyswobodzenia się z uścisku zmusił on agresora do wycofania się z okna razem z wyrwaną żaluzją. Krewki przechodzień natychmiast zniknął, a kierowca zameldował na CNR o zaistniałym zdarzeniu. Po dotarciu na końcówkę przy Bałtyku zauważył radiowóz, który przywiózł jego oprawcę. Okazało się, że ten także zgłosił pobicie przez kierowcę, które nastąpiło po rzekomym potrąceniu go przez autobus! Połączone siły Policji i NN ustaliły, iż żadnego

potrącenia nie było, zaś niezrównoważonego człowieka postawiono na baczność przy pomocy mandatu karnego za zakłócanie porządku.

**12.06. 1/5 338+339.** Długo trzeba było monitować w sprawie ocierania się burt wagonów i lusterek o roślinność na trasie kórnickiej, aż w końcu stało się – uszkodzeniu uległ pantograf forteczkańskiej *stopiątki*, dodatkowo zrywając cztery wieszaki sieci trakcyjnej. Wstrzymanie, które objęło świeżo wyremontowane skrzyżowanie, trwało ponad godzinę.

**13.06. 252/2 1161.** Jadący łazarskim objazdem ikarus wychynał w końcu z krętych, wąskich uliczek na tymczasowy przystanek Głogowska / Stablewskiego. Tam upust swym emocjom, spowodowanym zapewne niespodziewanie długą przejażdżką, dało dwóch młodych ludzi, którzy po wyjściu z pojazdu wzięli przenośny słupek przystankowy i niczym taranem cisnęli nim w autobus.

**15.06. W1/3 906.** Po drobnych problemach z załączaniem jazdy *helmut* udał się awaryjnie na Madalinę, skracając od razu z Głogowskiej w Most Dworcowy. W trakcie pokonywania tego skrzyżowania absolutnie już odmówił posłuszeństwa, blokując je na 15 minut. Pogotowie znalazło sposób na krnąbrnego *dwukierunkowca*: motorniczemu kazano zjeżdżać z tylnej kabiny z nawrotnikiem ustawionym „wstecz”, a w przedniej kabynie znajdował się technik z krótkofalówką, asekurujący przejazd.

**16.06.** Kolejny już raz ktoś miał niebывałą radość ze zgłoszenia ładunku wybuchowego na Dworcu Głównym. Autobusy przez pół godziny zawracały przy małej wysepce pod Mostem Dworcowym.

**17.06. 251/1 1124.** O trzeciej w nocy w autobusie (przy Bałtyku) doszło do bójki, w wyniku której kobieta wyposażona w nóż zraniła dwóch młodych mężczyzn, po czym oddaliła się. Dla działań techników kryminalistyki kaczego jelicza wstrzymano na miejscu aż do rana, kiedy to nie pozostało mu nic innego, jak zjechać do zajezdni.

**17.06. Tesco/1 1257.** Kierowca *pszczołki* postanowił przykozaczyć i na wyjeździe z zajezdni wpakował się w tymczasowo jednokierunkową ulicę Krauthofera – ale pod prąd. Nie zważając na trudności brnął dziarsko w stronę Głogowskiej, co skończyło się przegonieniem nadjeżdżającego z przeciwka Renault Megane wprost na zaparkowanego na poboczu Opla Corsę. Kierowca niczego nie podejrzewając pojechał na Mrągowską, gdzie złapali go funkcjonariusze NN i Policji. Ponieważ się wszystkiego wypierał, został poinformowany, iż jego swawolny przejazd oraz niezwykle efektowny wylot w Głogowską jest nagrany na kamerach miejskich. Dopiero wtedy się złamał, a Policja wręczyła mu mandat karny w wysokości 500 zł.



TRAM123 walczy z wagonem 93 (drugi w składzie na linii 10/6) na pętli Połabska.

Fot.: Mikołaj Wydra, 14.06.2006



**25.06. 95/R 1620 i 95/1 1624.** Na najwęższym odcinku ulicy Koszalińskiej (5,20 m, na wysokości ul. Wałęckiej), dodatkowo opanowanym przez zaparkowane samochody, spotkały się dwa ikarusy. Ponieważ minięcie się było fizyczną niemożliwością, kierowcy odczekali troszkę czasu, powodując niezłych rozmiarów korek, po czym wezwali Policję z powodu samochodów zaparkowanych w niedozwolonych miejscach. Autobus 1620 wycofano o około 50 metrów w asyście pracowników MPK, zaś policja zajęła się wypisywaniem odpowiednich kwitów dla zmotoryzowanych plażowiczów.

**25.06. 75/2 1044.** Do tragicomicznej sytuacji doszło na pętli Os. Kopernika. Podczas wychodzenia z autobusu dwóch młodych ludzi zbiło butelkę piwa. Kierowca nakazał sprawcy udać się z nim do punktu nadzoru ruchu, by pobrać odpowiednie materiały i sprzęt czyszczący, a następnie zlikwidować powstałe szkody. Drugi z pasażerów czekał w tym czasie w wozie, ale po powrocie kierowcy nie wytrzymał nerwowo: zaczął się szarpać i wykrzykiwać brzydkie słowa. Ponieważ jego kolega skwapliwie sprzątał, wezwano NN i Policję, bo nerwus coraz bardziej mu przeszkadzał. Po przyjeździe funkcjonariusza Nadzoru Ruchu agresor zażądał umożliwienia mu złożenia skargi na kierowcę. Gdy otrzymał formularz, natychmiast zemdłał. Wezwane pogotowie zabrało niesfornego pasażera do szpitala na obserwację.

**25.06. Maltanka/1 Wls50-100.** Na ostatnim kursie ze Zwierzynca pasażerowie Maltanki mieli nie lada atrakcję. Oto prowadząca Renault Thalia sądziła, że na skrzyżowaniu Krańcowej i Wiankowej zdąży pokonać przejazd kolejowy przed zbliżającą się kolejką wąskotorową. Mimo danego przez maszynistę sygnału „Baczność!” (Rp1), samochód ruszył i za moment... zgasł na torowisku. Prowadzący kolejkę mógł już tylko rozpocząć hamowanie i przyjąć wygodną pozycję uderzeniową w kabinie *wueleski*.

**28.06. 7/3 686.** Po południu madaliński wagon (w związku z licznymi tego dnia ograniczeniami przestrzeni tramwajowej) wycofywał z zajezdni Gajowa, by w dalszej kolejności włączyć się w plan od Ogrodów. Trzy wózki przeszły zwrotnicę łączącą oba tory w ul. Gajowej bez kłopotu, niestety czwarty (będący faktycznie przednim wózkiem przegubowca) skręcił na zużytej zwrotnicy w prawo, czym spowodował wykojenie wagonu. W efekcie tego pantograf wyszedł poza sieć jezdnią, zaplątał się w poprzeczki i po chwili oderwał się od wagonu łącznie z podstawą, zawisając na sieci.

**29.06. 95/6 1035.** Podczas pokonywania skrzyżowania Żeromskiego i Św. Wawrzyńca autobus został ostrzelany z niezidentyfikowanej broni palnej. Po zatrzymaniu stwierdzono istnienie dwóch odprysków od kul na lewej stronie wozu, lecz szyby na szczęście się nie zbiły.

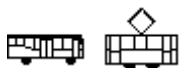
**30.06. 51/8 1320.** Krótki neoplan na 51, już niemal u kresu swej podróży, zagrażał się ponad miarę na przystanku Szymanowskiego. Był późny wieczór, lecz na szczęście nadjechał ostatni kurs 88/1 (*deskorołka* 1355) i kierowcy w tandemie, przy pomocy czterech gaśnic, zdołali okiełznać żywioł. Spaleniu uległa komora silnika w 1320.

#### Zbiorówka czerwcową:

**Combino** – 2 razy (1 raz drzwi 502 i 1 raz sekcynny 501).  
**3G** – 4 razy (4 razy pantograf – 2 x 808, po razie 801 i 804).  
**RT6N1** – 15 razy: 3 x 401 – przekształtnik, wózek B, wózek C;  
2 x 402 – wózki ABC, hamulec;  
3 x 404 – dwa razy WN i raz wózek C;  
2 x 405 – wózek A i wózek C;  
2 x 407 – wózek C i urwana piasecznica;  
3 x 410 – wózek C, filtr ładowania i WN.

Wygrały tatry :-)

## Nowinki z Pyrogradu



Od dnia 24.06 w związku z przebudową skrzyżowania ul. Nowina i al. Polskiej autobusy linii 61 i 86 kursują objazdem. Trasę zastępczą wyznaczono w sposób następujący: OGRODY – Dąbrowskiego – Szamotulska – Szamarzewskiego – Szpitalna – Dąbrowskiego – i dalej po trasie. Odjazd z pętli Ogrody następuje 4 minuty przed czasem rozkładowym. Objazdem kursuje również 239. Z dniem 1 lipca natomiast na stałe trasy powróciły autobusy linii 60 i 81. Od 1 lipca do końca sierpnia zawieszono tramwajowe linie 3 i 16. Do licznych zmian dodamy także korektę rozkładów jazdy i częstotliwości kursowania linii autobusowych tzw. układu głównego (51, 63, 64, 68, 69, 74, 82, 90, 91) – w związku z wprowadzeniem rozkładu letniego autobusy jeżdżą co 15, a nie co 12 minut. (MJ)



W związku z obchodami 50. rocznicy Poznańskiego Czerwca w okolicach 28.06. następowały szybkie i lotne zmiany w układzie tras tramwajowych, i tak poszatkowanych przecież przez łazarski remont. Najczęściej dotyczyły one ulicy Święty Marcin i Placu Mickiewicza, lecz czasowo wyłączano także ul. Fredry, Dąbrowskiego, Zwierzyniecką, Grunwaldzką przy Bukowskiej itd. Najbardziej spektakularnymi planowymi objazdami było skierowanie linii W1 przez Most Teatralny, Fredry, Gwarną na Marcinkowskiego i z powrotem przez Most

Teatralny na Głogowską (wieczór dnia 27.06) oraz z Głogowskiej przez Most Dworcowy, Królowej Jadwigi, Górna Wilde do Rynku Wildeckiego (powrót przez Wierzbicę, Most Dworcowy – w dniu 28.06). Z kolei największą porażką było symultaniczne skierowanie losowych pojazdów w losowych kierunkach. Objawiło się to m.in. przejażdżką tramwajem linii 13 (kierunek Starołęka) na... Ogrody. Na Żeromskiego trzynastka ta mijała się ze zmierzającą w kierunku centrum dziesiątką, której motorniczy kompletnie jednak nie miał pomysłu na to, gdzie ostatecznie dotrze. Przy okazji odkurzono liniowo nieużywane łuki Roosevelta – Dąbrowskiego. (TG)



W dniu 3.07., przy okazji odbywającego się koncertu katalońskiego barda Luísa Lłacha, już w godzinach przedpołudniowych zamknięto skrzyżowanie Zwierzynieckiej i Gajowej. Dwójka jeździła przez Dąbrowskiego, a zjazdy do zajezdni Gajowa zostały przekierowane na Madalińskiego. (TG)



Wrzuta na 685. Zgodnie z przypuszczeniami, wandalom smarującym po tramwajach udało się przeniknąć na teren zajezdni Głogowska i obsmarować jednego z trzech *helmutów*, stojących pod płotem na torze pożarowym. Pech chciał, że sporych rozmiarów malunek, pokrywający połowę prawej

strony trzeciego członu (i częściowo szyby) otrzymał kursujący dotąd w oryginalnym, kremowym malowaniu Rheinbahn Düsseldorf wagon GT8 685. Ponieważ MPK Poznań nie dysponuje odpowiednim odcieniem kremowej farby (świadczy o tym choćby tył tego właśnie pojazdu, który po naprawie pokolizyjnej otrzymał frankfurcki reflektor i bliżej nieokreśloną, burą barwę), można spodziewać się najgorszego, czyli oddania wagonu 685 pod reklamę całopojazdową lub przemalowania w barwy MPK Poznań. Optowalibyśmy jednak za rozważeniem zmycia bohomaszów i pozostania przy obecnym wyglądzie. (TG)



Kolejna wymiana. Z naprawy w Krefeld powrócił do Poznania wagon 503. Z kolei w drogę do producenta udał się *gebels* 509. Combino 503 stacjonuje obecnie na terenie zajezdni Głogowska i obsługuje linię W2. (TG)



W związku z dostawami nowych wozów, MPK wystawiło na sprzedaż 10 autobusów z wydziału A-1. Są to ikarusy 280.26 (1502, 1504, 1505, 1512, 1515, 1535, 1537, 1548, 1554 – roczniki 1985-1990) i jedna sztuka 260.04 (1736, rocznik 1985). Do zobaczenia na Śląsku? (MJ)



Na ul. Bukowskiej (kierunek Ławica) na przystankach: Szylinga, Polna, Szpitalna zamalowano pasy umożliwiające autobusom quasi-bezkolizyjny wyjazd z zatoczki. Zamiast tzw. „wybiegu” utworzono normalny pas ruchu (czyli powrócono do stanu pierwotnego). (RB)



W dniu 30 czerwca 2006 odbyło się Sprawozdawcze Walne Zebranie Członków KMPS. Spotkaliśmy się w Izbie Tradycji na terenie zajezdni tramwajowej S-1. Podczas spotkania poruszyliśmy tematy związane z bieżącą i przyszłą działalnością Klubu, był też czas na podsumowanie działalności stowarzyszenia w roku 2005. Mamy przyjemność poinformować Szanownych Czytelników, że Prezes KMPS, kol. Krzysztof Dostatni, jako jeden z sukcesów KMPS wymienił wydawanie i rozwój klubowego czasopisma „Przystanek”. Wszystkim, którzy współtworzyli, współtworzą i czytają Przystanek – dziękujemy! (MJ)



7 lipca br. na linii zadebiutowały pierwsze 2 w pełni klimatyzowane MAN-y Lion's City. Autobusy o numerach 1650 i 1651 pojawiły się na linii 50 (1650 – 50/2, 1651 – 50/1). Poza dużym klimatyzatorem na dachu, od „lwów” dostarczonych



MAN Lion's City 1650 pod CH King Cross.

Fot.: Maciej Rudzki, 08.07.2006

w ubiegłym roku wyróżniają się m.in. dodatkową kamerą zainstalowaną z tyłu (ułatwiająca cofanie). Nieco inny wygląd ma też stanowisko pracy kierowcy, które nie zostało wyposażone w standardową deskę VDO, a nowoczesny pulpit MAN-a o bardzo futurystycznych kształtach. (MR)



Do końca czerwca firmy mogły składać oferty dotyczące opracowania koncepcji projektowej „Modernizacja linii tramwajowej na Górnym Tarasie Rataj”. Przetarg dotyczy odcinka od węzła Kórnicka do pętli na Os. Lecha, która ma być zlikwidowana. W zamian za to w istniejącym dzisiaj tunelu ma zostać wydrążony jeszcze jeden kanał o długości ok. 100 m umożliwiający skręt z Chartowa na Franowo. Na samej trasie dodany zostanie jeden przystanek, w okolicy stacji trakcyjnej „Rataje” (Milczańska 24). Przystanek Polanka zostanie przesunięty na zachód, pod okna budynku położonego najbliżej torów. Prace przy modernizacji istniejącej trasy mają być prowadzone równoległe z budową jej nowego przedłużenia do pętli na Franowie, aby nie pozbawiać tramwajów możliwości zawracania na GTR. By połączyć Franowo z Os. Lecha należy osuszyć istniejący tunel, wybudować 1000 m tunelu oporowego, 2150 m podwójnych torów oraz 1100 m toru na samej pętli. Obok pętli powstanie zajezdnia mieszcząca 100 pociągów, z możliwością rozbudowy na kolejne 50. Przewiduje się, że plany zostaną zrealizowane do 2008 roku. (BB)

**informacje zebrali:**

Rafał Bręczewski, Błażej Brzycki,  
Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak,  
Maciej Rudzki

## Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki

stan na dzień: 12 lipca 2006

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
174+173	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
274+275	Citibank handlowy	niebieski	Roncato	niebieski	
300+301	-	barwy MPK	Salewa	fioletowo-brązowy	
316+317	-	barwy MPK	Mleczarnia Naramowice	biało-niebieski	naklejana
330+331	-	barwy MPK	Ludzie Czerwca 1956	biały	tylko okna (kilka dni)
330+331	Ludzie Czerwca 1956	biały	Ice Mastry - lody	niebieski	
336+337	-	barwy MPK	Salewa	fioletowo-brązowy	
338+339	-	barwy MPK	Ludzie Czerwca 1956	biały	tylko okna (kilka dni)
338+339	Ludzie Czerwca 1956	biały	-	barwy MPK	
401	-	barwy MPK	Warka Jasne pełne	czerwonobiały	
407	-	barwy MPK	Era Blue Connect	niebieski	
410	-	barwy MPK	Warka Jasne pełne	czerwonobiały	
651	-	barwy MPK	Skok przez płot	zielononiebieski	
677	-	barwy MPK	Aquanet	niebieski	środkowy człon

W ostatnim numerze Przystanku zaprezentowałem Szanownym Czytelnikom sposoby fotografowania pojazdów komunikacji miejskiej. Teraz czas na omówienie kolejnej istotnej kwestii dotyczącej fotografii „komunikacyjnej”, a mianowicie motywu. Z pewnością niejeden zetknął się z tym terminem w szkole, przy okazji omawiania najróżniejszych utworów literackich czy prac malarskich. Ale motywy można odnaleźć nie tylko w murach szkolnych.

Zapewne nie raz zdarzyło się miłośnikom sfotografować tramwaj na poznańskich ulicach, a po wywołaniu filmu odkryć, że w kadrze znalazł się jakiś ciekawy budynek. Jeśli fotograf nie zauważy tego podczas robienia zdjęcia, to często – niestety – „ścina” jego część. Taki widok „niepełnego tła” powinien dręczyć każdego szanującego się adepta sztuki uwieczniania chwili na błonie fotograficznej. Co za tym idzie – człowiek postanawia wrócić pod ów ciekawy budynek, z aparatem w rękę, aby dopełnić ceremonii i uwiecznić tramwaj na tle przyjemnym, pięknym, niekiedy perfidnie próbującym dorównać rangą naszemu ukochanemu pojazdowi szynowemu. I oto po ponownym wykonaniu zdjęcia na odbitce pojawia się swoisty motyw, czyli coś, co akcentuje naszą fotografię, nadaje jej nową formę.

Stolica Wielkopolski, w której przyszło nam żyć wraz z otaczającym nas komunikacyjnym światem, posiada bardzo dużo obiektów, które mogą posłużyć jako tytułowe motywy. W moim artykule postaram się wymienić te, które w ostatnich latach były najczęściej wykorzystywane przez poznańskich miłośników komunikacji miejskiej.

Wczujmy się w rolę fotografa... Na pierwszy ogień weźmy ciąg ulicy Roosevelta. Stoimy na Moście Dworcowym, twarzą zwróceni na zachód. Oczom naszym ukazuje się oszklona brama Międzynarodowych Targów Poznańskich, niestety zasłaniająca częściowo iglicę targową. Wyremontowany w latach 90. most, na którym się znajdujemy, doskonale współgra z tłem. Pozostaje nam tylko czekać na tramwaj... niejedyn z nas chciałby ustrzelić jeszcze dwunastkę skracającą w naszym kierunku od strony Dworca Zachodniego, ale niestety – po wybudowaniu PST trasa linii 12 uległa diametralnej zmianie.

Kolejnym miejscem, w które chciałbym Was zabrać, jest Rondo Kaponiera. Po zachodniej stronie ronda stoi lekko „złamany” hotel Merkurs. Niestety, czas brutalnie zamienił *trójskłady* „eNów” na zmodernizowane *stopiątki*, a Merkurego na obco brzmiące „Mercure”. Budynek ten jeszcze 20-30 lat temu był jednym z ulubionych obiektów eksponowanych na pocztówkach tematycznych, obrazujących centrum Poznania. Natomiast gdy dziś stoimy na jednym z przystanków przy Kaponierze, rozglądając się wokół, czegoś nam brakuje. Tak, tak... Kino Bałtyk. Obiekt niezwykle związany z mieszkańcami Poznania, był miejscem spotkań wielu młodych ludzi, ale nie tylko. W nocy, z okien przejeżdżającej obok *trumny* (wagon typu N) musiał prezentować się niezwykle barwnie. Nad głównym wejściem do kina znajdował się jeden z najlepiej znanych w Poznaniu neonów. Stojąc na jednym z peronów po stronie północnej można było wykonać zdjęcie tramwaju właśnie z Bałtykiem w tle, który jeszcze niedawno niesamowicie kontrastował z nowoczesnymi tramwajami

niskopodłogowymi. Poznań był jedynym miastem, w którym na jednym zdjęciu można było ustrzelić i Tatry, i Bałtyk. Ale cóż – pozostały nam tylko wspomnienia i... zdjęcia.

W dalszy ciąg podróży naszym szlakiem po motywach proponuję udać się ulicą św. Marcin do skrzyżowania z al. Niepodległości. Wokół tego skrzyżowania oczy poznaniaków cieszą dwa okazałe budynki: gmach Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza i Zamek Cesarski. Obiekt te znakomicie nadają się do uzupełnienia naszego tramwajowego zdjęcia. Razić nieco mogą jedynie reklamy, którymi budynki te przysłaniane są coraz częściej.

Teraz o szczególną uwagę chciałbym prosić sympatyków klimatu rodem z PRL-u. Idziemy dalej ulicą św. Marcin, a oczom naszym ukazują się biurowce, górujące nad jej północną stroną. Niegdyś duma władz i mieszkańców Poznania, dziś przeklinane, domagające się jak najszybszego remontu. Ich szarość przełamują kwiaty, które posadzono wzdłuż torowiska. Budynki czują się szanowane chyba tylko przez tramwajowych „focistów”, więc wdzięczą się przed obiektywem aparatu, nadając zdjęciu niesamowity klimat, dzięki któremu widz, trzymający w rękę gotową już fotografię błądzi po niej wzrokiem w poszukiwaniu saturatora, tak popularnego jeszcze kilkanaście lat temu. Ostatnio w kręgu miłośniczym można już mówić o „modzie” na zdjęcia z lat 70. i 80. Komunistyczną rzeczywistość przypominają również odrestaurowane wagony typu N na tle blokowisk.

Miejscem, które warto odwiedzić celem wykonania kilku zdjęć naszym ukochanym tramwajom jest niewątpliwie al. Marcinkowskiego. Tramwaj rusza z przystanku, który obsługuje także autobusy linii A, i majestatycznie wtacza się w łuk. W tle piękny gmach hotelu Bazar – miejsce ściśle związane z historią naszego miasta. Warto sfotografować tramwaj w tak znakomitą towarzystwie.

Docieramy do Mostu Teatralnego, po drodze mijając ul. Mielżyńskiego, która prowadzi do placu Cyryla Ratajskiego – miejsca niezwykle fotogenicznego, doskonałego do działań na tle maniakalno-tramwajowym. Z mostu, przeznaczonego wyłącznie do ruchu tramwajowego i rowerowego, na wschód rozpościera się widok na dwa gmachy – Operę, której dach



Fot.: Marcin Jurczak, 22.05.2004

zdobi majestatyczny Pegaz, i Collegium Maius. Oba budynki rewelacyjnie dopełniają klimat samego Mostu Teatralnego, tworząc niesamowitą oprawę dla takich tramwajowych piękności jak „Księżniczka” (wagon 71), która do niedawna pojawiała się w tym miejscu bardzo regularnie.

Dzieła fotograficzne można urozmaicać nie tylko budowlami. Motywem na zdjęciu może stać się także przyroda (polecam trasę tramwajową przez Sołacz i kameralną pętlę

na Wilczaku) czy nawet zwykły, szary człowiek, który – dyskretnie umieszczony w zapisanym na kliszy obrazie – stworzy niesamowicie realny obraz, bardzo odmienny od efektu występującego na zdjęciach portretowych i zdecydowanie niepowtarzalny. Do szukania takich unikatowych motywów chciałbym Was wszystkich gorąco zachęcić – wówczas każde zdjęcie traktować będziemy jak skarb, a nie zwykły papierek, służący dokumentowaniu naszej pasji.

## „Na torach” – 102N

Jędrzej Nowak

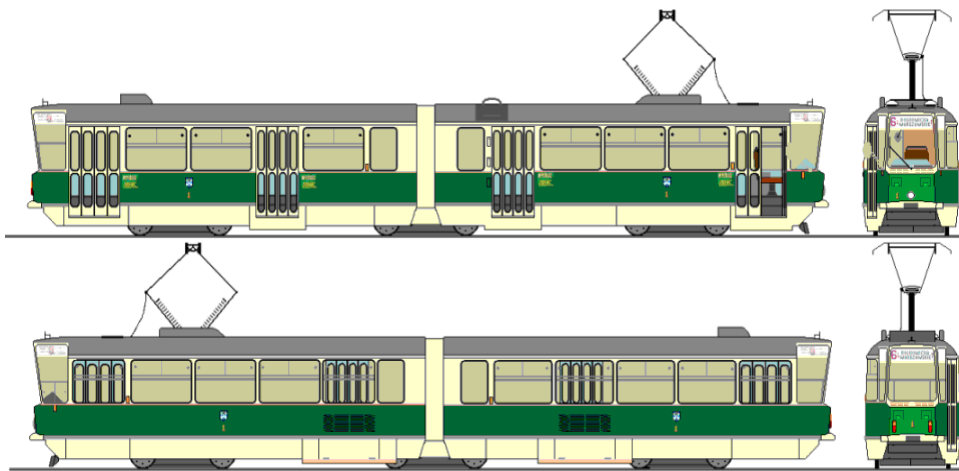
Historia wagonów 102N sięga połowy lat pięćdziesiątych, kiedy to rozpoczęto projektowanie pierwszych szybkieżnych wagonów dla Warszawy. Pierwszy egzemplarz tego typu opuścił bramy chorzowskiego Konstalu dopiero w roku 1969. W tym czasie trwały już prace nad projektem nowego, o wiele bardziej nowoczesnego tramwaju typu 105N. Konstrukcja 102N rozwiązaniami technicznymi nawiązywała do modelu 13NS – stycznikowej wersji popularnego warszawskiego 13N. Zarówno w 102N jak i 13NS sterowanie rozruchem i hamowaniem odbywało się za pomocą korby ustawiającej odpowiedni styk rozruchu lub hamowania. Było to rozwiązanie archaiczne, gdyż od początku produkcji (poza 13NS) wagony szybkieżne dla Warszawy wyposażone były w pedał hamulca i pedał jazdy. W 102N zastosowano odbierak prądu OTK-1. Najistotniejszą zmianą był jednak przegub w środkowej części wagonu, który wydatnie zwiększył jego pojemność, a także odmienna w stosunku do warszawskiego pierwowzoru stylistyka przodu i tyłu wozu.

Szyba przednia i tylna nachylona była pod nietypowym kątem. Po zmroku odbijała ona światło wewnętrzne tramwaju, utrudniając pracę motorniczego. Dzięki charakterystycznemu wyglądowi tramwaj ten otrzymał przydomek „Kanciak”. Pozostałe elementy, takie jak wyposażenie wnętrza, okna i drzwi, były identyczne z modelem 13N. Tramwaj ten mógł pełnić służbę w trakcji pojedynczej lub wielokrotnej (w Poznaniu jednak nie stosowano tego drugiego rozwiązania). Wagon ten posiadał 3 wózki, w tym 2 napędowe. Moc tych silników była niewystarczająca w stosunku do masy pojazdu, aby zapewnić sprawne poruszanie się w ruchu miejskim.

W roku 1969 Poznań otrzymał 8 sztuk wagonów 102N. W styczniu 1970 roku wyruszyły one na trasy linii 6 i 14. Początkowo przydzielono je do zajezdni przy ulicy Głogowskiej, a w latach późniejszych stacjonowały na Madalińskiego i Fortecznej. Już na początku lat 80. z powodu wypadków skasowano pierwsze tramwaje tego typu (nr 3, 6, 8). Potem przyszła kolej na wagony 2, 4 i 7, które planowo ześlomowano w latach 1998-2000 – powodem był ich stan techniczny, a także możliwość wymiany taboru na sprowadzone z Niemiec i Holandii używane tramwaje z demobilu. Natomiast wagony o numerach taborowych 1 i 5 uniknęły losu pozostałych. W 2004 roku wagon nr 5 został

przetransportowany do Warszawy – obecnie znajduje się w zajezdni R-4 Żoliborz. Natomiast wagon nr 1 po gruntownym remoncie przywrócony został do stanu oryginalnego z roku 1969 i jest obecnie jednym z zabytkowych wozów w kolekcji KMPS-u i MPK.

Podstawowe dane wagonów 102N	
<b>Producent</b>	Konstal – Chorzów
<b>Wymiary (dł./szer./wys.)</b>	19300 / 2400 / 3050 mm
<b>Liczba osi / wózków</b>	6/3
<b>Liczba silników / moc łączna</b>	4 / 4*41,5 kW
<b>Lata produkcji</b>	1969
<b>Lata dostaw</b>	1969-1970
<b>Ilość dostarczonych</b>	8 sztuk
<b>Zakres numeracji</b>	1-8
<b>Wagony zachowane</b>	2601 (1)
<b>Stacjonowanie</b>	S-3 Forteczna



Rys.: Jędrzej Nowak

### 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.