

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 10 (78)  
6 listopada 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

## Ogrody – 80 lat

Marcin Jurczak

Tak hucznej imprezy tramwajowej nie było u nas od dawna. Z okazji 80-lecia trasy na Ogrody Klub Miłośników Pojazdów Szynowych uruchomił wszystkie posiadane przez siebie zabytkowe pojazdy i wyruszył nimi na trzy linie tramwajowe. Impreza odbyła się w sobotę, 30 września.

### Historia

Tramwaje w miejscu dzisiejszej pętli Ogrody po raz pierwszy pojawiły się 19 września 1926 roku. Wtedy to bowiem otwarto przedłużenie linii tramwajowej, kończącej się wówczas przy ul. Polnej. Na jednotor (z mijanką przy ul. Przybyszewskiego) skierowano linię nr 8. W obecnym kształcie pętla istnieje od 1951 roku (nie licząc pewnych zmian kosmetycznych). Obecnie kończą tu trasy cztery linie tramwajowe.

### Trasy i wagony

Historyczne wagony poruszały się po trasach zwykłych linii, zatrzymując się na wszystkich przystankach. Największą frekwencją cieszył się 102N na linii 2. Skład N+ND dzielnie walczył na linii 18, solowy wagon 13N szalał natomiast na linii 7. Tradycyjnie już, społecznie zaangażowani członkowie KMPS zbierali pieniądze w ramach akcji „Ratujmy stare bimby”.



Fot. (od góry): Krzysztof Dostatni, Marcin Jurczak

## Ogrody – dzieje najnowsze

**2003.** W roku 2003, na 1 listopada, uruchomiono specjalną linię cmentarną nr 25 w relacji Ogrody – Marcinkowskiego. Obsługiwały ją wagony typu 1G i 2G (obecnie wycofane z eksploatacji). W związku z niewielką frekwencją, w latach późniejszych linii 25 nie uruchamiano.

**2004.** Wiosną 2004 na pętli Ogrody pojawiły się także wagony niskopodłogowe. W związku z remontem ul. Królowej Jadwigi (objazd wyznaczono przez Rynek Wildecki, gdzie tatty miałyby problemy z wykonaniem ciasnego nawrotu) wagony typu RT6N1 skierowano na trasę linii 7.

**2006.** Elektroniczna tablica informująca o godzinach odjazdów sprawiła, że na pętli powiało nowoczesnością. Dyżurny ruchu ma także możliwość ręcznego wprowadzania komunikatów dowolnej treści.



Opr. i 3\*fot.: MJ

## Lokalny patriotyzm kontra produkt lidera

Bartosz Kopec, współpraca: Tomasz Gieżyński



SA132-001

Dzisiaj mało kto pamięta, że prekursorem współczesnych szynobusów był wagon spalinowy z silnikiem o zapłonie iskrowym i mocy 88 kW, który Polska otrzymała w ramach reparacji po pierwszej wojnie światowej. Już wtedy władze kolei zastanawiały się nad zastąpieniem tradycyjnego składu „lokomotywa + wagony” wagonem silnikowym. Takie rozwiązanie miało wiele zalet. W owych czasach wagon spalinowy był szczytem techniki kolejowej, posiadanie takiego sprzętu było wyznacznikiem prestiżu przewoźnika. Obsługa takich wagonów była o wiele łatwiejsza i bardziej komfortowa niż obsługa parowozów, również pasażerom podróżowało się wygodniej. Do wybuchu II wojny światowej po polskich torach jeździły wagony takich firm jak TAGKiel, GANZ czy słynna Luxtorpeda – spalinowy wagon motorowy o aerodynamicznych kształtach. Luxtorpedy obsługiwały szybkie połączenie między Warszawą a Krakowem, Zakopanem i Krynicią. Po II wojnie światowej na polskich torach zagościły wagony serii SN51, SN52, SN60, SN80, SD80 oraz znane chyba każdemu SN61. Większość z nich była jednak ciężkimi pojazdami czteroosiowymi, których charakterystyki i przeznaczenie nie mają nic wspólnego z ruchem stricte lokalnym. Z kolei lekkie pojazdy dwuosiowe były najstarsze wiekiem i konstrukcją spośród tych posiadanych (SN51, SN52).

Na początku lat 90. XX wieku do PKP trafiły wagony spalinowe dwóch polskich firm. Były to KOLZAM-owskie SN81 i SA104/122 oraz ZNTK-owskie SA101/121 i SA102/111. Jednak prawdziwy rozkwit szynobusów zapoczątkowało pojawienie się w 2001 roku modelu SA106, pochodzącego z bydgoskich zakładów PESA. Nowoczesna technologia wykonania, zastosowanie ekonomicznych i ekologicznych silników, przyjemny dla oka wygląd – tym charakteryzował się nowy produkt.

Nie trzeba było długo czekać na odpowiedź. W 2002 roku ZNTK Poznań zaprezentował swoje SA105, rok później pojawiły się SA107 i SA109 z KOLZAMU oraz SA108 z ZNTK Poznań. Najnowszymi modelami wagonów silnikowych są pochodzące z Bydgoszczy SA103, SA131, SA132 i SA133. Bydgoska firma wyprodukowała w ostatnim czasie również 4 sztuki silnikowych wagonów elektrycznych oznaczonych jako EN81. Dwa z nich obsługują linie aglomeracyjne w Krakowie, pozostałe jeżdżą w województwie świętokrzyskim. Warto również wspomnieć, że nie wszystkie szynobusy jeżdżące po polskich torach eksploatowane są od nowości. W 2004 roku województwo zachodniopomorskie zakupiło od niemieckiego DB (Deutsche Bahn) 14 sztuk wagonów silnikowych SA110 (DB 624) oraz 5 sztuk wagonów doczepnych SA112 (DB 924). Również Koleje Mazowieckie nabyły niemieckie wagony VT627 i VT 628.

W obecnej chwili po kraju jeździ 97 szynobusów, ich szczegółowe rozmieszczenie pokazuje załączona tabela. Właścicielami autobusów szynowych są zwykle Urzędy Marszałkowskie, oddają one pojazdy w użytkowanie PKP PR. Współczesny szynobus w porównaniu ze składem „lokomotywa + wagony” charakteryzuje się większymi przyspieszeniami, mniejszym zużyciem paliwa, większym komfortem podróży oraz dostosowaniem taboru do przewozu osób niepełnosprawnych. W stolicy Wielkopolski można „złapać” szynobusy dwóch konkurujących ze sobą firm. ZNTK Poznań reprezentuje SA108, przedstawicielem PESY Bydgoszcz jest SA132. Pojazdy te obsługują nieelektryfikowane linie Poznań – Wolsztyn oraz Poznań – Wągrowiec. Wielkopolskie SA105 stacjonują obecnie w Lesznie, obsługując trasę do Gniezna



SA108-004

Fot.: 5 \* Bartosz Kopec



przez Gostyń, Jarocin i Wrześnię oraz sporadycznie kierunki na Wolsztyn i Ostrów Wlkp.

**SA108** – wyprodukowany przez ZNTK Poznań, swoją premierę miał w 2003 roku i jest przegubową wersją SA105. SA108 jest nowoczesnym, lekkim i niskopodłogowym pojazdem

spalinowym, przeznaczonym do obsługi ruchu lokalnego. Drzwi umieszczone są w niskopodłogowej środkowej części pojazdu, na obu końcach znajdują się części wysoko-podłogowe, do których prowadzą trzy-stopniowe schody. Wagon wyposażony jest w mocowania dla rowerów oraz posiada wydzielone miejsce na wózek inwalidzki. Po obu stronach składu znajdują się kabiny sterownicze wyposażone w nowoczesne i ergonomiczne pulpity sterownicze oraz klimatyzację. Województwo wielkopolskie posiada 5 sztuk SA108, oprócz Poznania można je spotkać również w Lesznie i Pile. Kolejne dwa szynobusy zostały zakupione przez województwo podlaskie, a jeden przez lubuskie. Na dniach powinny dotrzeć dwa zaległe SA108 dla naszego województwa i tym samym (w związku z ogromnymi kłopotami finansowymi producenta) serię będzie można uznać za zakończoną.

**SA132** – wyprodukowany w PESA Bydgoszcz, zaprezentowany w 2005 roku. Jest on produkowany w dwóch wersjach: 218Ma i 218Mb. Różnią się one liczbą drzwi (Ma – 2, Mb – 3) oraz liczbą miejsc (Ma – 270, Mb – 300). Wagon posiada nowoczesny design, niską podłogę oraz wyposażenie, które zapewnia duży komfort podróżowania. Przystosowany jest do przewożenia osób niepełnosprawnych na wózkach oraz osób z dużym bagażem. W zależności od wersji napędzany jest jednym lub dwoma silnikami wysokoprężnymi. Szynobus posiada dwie umieszczone skrajnie kabiny sterownicze. Dotychczas wyprodukowano kilka sztuk tego pojazdu. Wagony z numerami 001, 003 i 004 (218Ma) trafiły do Wielkopolski, 002 (218Mb) jeździ w województwie dolnośląskim. W ostatnich dniach na szlakach pojawiły się pomorskie SA132-005 i SA132-006

Mamy dwie maszyny różnych producentów, którzy zaciekle konkurują ze sobą – warto byłoby je porównać. Nasz miejscowy zawodnik nie dorównuje rywalowi wymiarami. Jest o prawie 7,5 m krótszy i o 30 cm niższy. Powoduje to, iż bydgoski pojazd jest w stanie zabrać na pokład 270 osób, a SA108 – 195. Kolejny istotny parametr to prędkość eksploatacyjna. Tutaj różnica jest niewielka, „108” potrafi pędzić z prędkością 110 km/h, zaś „132” – 120. Niestety w chwili obecnej stan linii kolejowych, na których eksploatujemy nasze szynobusy, rzadko pozwala na chociażby połowiczne wykorzystanie tych możliwości. Z prędkością związana jest także moc pojazdu, a co za tym idzie również przyspieszenie. SA108 posiada łączną moc 695 KM osiąganą z dwóch silników MAN D2866. SA132 jest napędzany dwoma motorami IVECO V8 o całkowitej mocy 945 KM. Obydwie jednostki napędowe charakteryzują się niskim spalaniem oraz spełniają konieczne normy emisji spalin.

Porównywane pojazdy różnią się rodzajem przekładni, zastosowanej do przeniesienia napędu. „108” posiada przekładnię hydrokinetyczną, której cechą charakterystyczną jest brak sztywnego połączenia, co pozwala na znaczne przeciążanie przekładni, bez niebezpieczeństwa przeciążenia

układu napędowego. „132” jest wyposażona w przekładnię hydrodynamiczną, która zwiększa moment obrotowy przy ruszaniu i przejmuje zadania sprzęgła. Poznaniak przy masie 54 t oraz układzie osi A'1 + 1'A (oś napędowa + oś toczna + oś toczna + oś napędowa) ma nacisk na oś (masy



służbowej) ma poziom 16 t. Bydgoski rywal, dzięki zastosowaniu wózka środkowego o specjalnej konstrukcji Jacobsa oraz układzie osi B'2'B' (dwuosiowy wózek napędowy + dwuosiowy wózek toczny + dwuosiowy wózek napędowy) ma przy masie 83 t nacisk na oś masy służbowej 13,8 t. Parametr ten jest bardzo istotny, większy nacisk na oś sprawia, że pojazd potrzebuje torowiska o lepszej jakości. Niestety, informacje odnośnie awaryjności tych pojazdów są często utajniane, ale z doniesień pasażerów i prasy można wysnuć wniosek, że awaryjność jest niska i mniej więcej podobna w obu typach.

W porównaniu szynobusów należałoby wspomnieć jeszcze o tym, co najbardziej dotyczy pasażera – wnętrzu. Obydwa wozy posiadają nowoczesne wnętrza zaprojektowane z myślą o wygodzie i komforcie. Niska podłoga ułatwiająca wsiadanie, miejsca do przewożenia rowerów i wózków inwalidzkich, przestronne wygodne siedzenia, duże okna, układy ogrzewania i wentylacji. Mankamentem, i to bardzo poważnym, są siedzenia – zwykle twarde stołki znane z komunikacji miejskiej. Dopiero wersja SA133 dla województwa podlaskiego wyposażona została w fotele lotnicze. Z zewnątrz obydwie pojazdy prezentują się bardzo ładnie. Mnie osobiście bardziej podoba się SA132, ale jak wiadomo to kwestia gustu i o tym się nie dyskutuje.

Wynik porównania jest chyba oczywisty. SA108 jest mniejszy, a co za tym idzie mniej pojemny, mniej dynamiczny. Ma również większy nacisk na oś masy służbowej. Do tego dochodzi zła sytuacja finansowa ZNTK oraz spore opóźnienia w produkcji nowych pojazdów. Gdybym miał wybrać, który szynobus kupić jako następny, bez wahania wybrałbym SA132.

### A Cegielski?

Fabryka Pojazdów Szynowych jeszcze nie wyprodukowała szynobusa, posiada jedynie jego projekt. Autobus szynowy o wdzięcznej nazwie Hipolit ma mieć 35 m długości (bez sprzęgów) i dwa człony. Ma posiadać możliwość łączenia w składy dwuwagonowe. Hipolit ważyć będzie (w stanie służbowym) 66 t, w trasie będzie się rozpędzał do 120 km/h. W kolejnych przetargach Cegielski ma jednak stawać do walki z ofertą znanego SA108, wchodząc w konsorcjum z finansowo przegranymi ZNTK Poznań.



Opr.: MJ, fot.: strona www producenta

## SA108, SA132 i inne Autobusy szynowe w Polsce

opracowanie: Tomasz Gieżyński

	SN81	SA101+ 121	SA102+ 111	SA103	SA104 +122	SA105	SA106	SA107	SA108
Pomorskie		2	2	2					
Kujawsko-Pomorskie							9		
Zachodniopomorskie				3					
Warmińsko-Mazurskie							4		
Wielkopolskie						2			5
Lubuskie						4			1
Dolnośląskie			1				1		
Łódzkie									
Mazowieckie									
Śląskie									
Małopolskie		1			1				
Podkarpackie				2					
Świętokrzyskie									
Podlaskie	3					1			2
Lubelskie	1			3				2	
Opolskie	1			2					
<b>Razem:</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>8</b>

	SA109	SA110	SA131	SA132	SA133	VT627	VT628	Ogółem
Pomorskie			1	2				9
Kujawsko-Pomorskie								9
Zachodniopomorskie	1	12 (6)						16 (10)
Warmińsko-Mazurskie								4
Wielkopolskie				3				10
Lubuskie								5
Dolnośląskie	2			1				5
Łódzkie								0
Mazowieckie						7	4	11
Śląskie	2							2
Małopolskie	2							4
Podkarpackie	2							4
Świętokrzyskie								0
Podlaskie					2			8
Lubelskie								6
Opolskie	1							4
<b>Razem:</b>	<b>10</b>	<b>12 (6)</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>97 (91)</b>

### Uwagi:

- W najbliższych tygodniach powinny się pojawić kolejne szynobusy: Pomorskie 1 szt. SA132, Wielkopolskie 2 szt. SA108.
- W województwie zachodniopomorskim wagony SA110 kursują tylko w parach, więc z 12 posiadanych szynobusów można złożyć 6 pojazdów (wartości w nawiasach). Zachodniopomorskie posiada także dodatkowo 4 sztuki doczep biernych SA112, wpinanych w razie potrzeby między wagony zestawu

### Prywaciarz?

PCC Rail Szczakowa S.A. utworzyła spółkę Kolej Nadwiślańska Sp. z o. o. W lutym 2006 zorganizowała specjalny przejazd autobusem szynowym, by pokazać, że prywatny przewoźnik może uruchomić przejazdy pociągów pasażerskich niezależnie od PKP. SA132-002 jest własnością Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego i jeździ wypożyczony Dolnośląskiemu Zakładowi Przewozów Regionalnych PKP.



Op.:MJ, fot.: Jakub Halor

- SA110+SA110. Można wpiąć dwie doczepy SA112 w zestaw dwóch SA110.
- Wagony SA111 to doczepy wchodząca w skład szynobusa serii SA102 (cały zestaw SA102+SA111+SA102 ma wspólny numer inwentarzowy).
- Wagony SA121 to wagony sterownicze do szynobusa SA101 (cały zestaw SA101+SA121 ma wspólny numer inwentarzowy).
- Wagony SA122 to wagony sterownicze do szynobusa SA104 (cały zestaw SA104+SA122 ma wspólny numer inwentarzowy).
- Wagony SA108 i SA109, choć dwuwagonowe, mają wspólny numer inwentarzowy dla całego zestawu.
- Wagony VT628 są dwuwagonowe i mają osobne numery inwentarzowe dla swoich „połówek”, ale są nierozłączne (w przeciwieństwie do SA110).

- Dodatkowo województwa świętokrzyskie i małopolskie posiadają po 2 sztuki krótkich elektrycznych wagonów silnikowych serii EN81.

**Podsumowanie:** najwięcej szynobusów mają Koleje Mazowieckie, czyli operator regionalny w województwie mazowieckim (11), zaraz za nimi na drugim miejscu ex aequo wielkopolskie i zachodniopomorskie (po 10 sztuk), na trzecim ex aequo pomorskie i kujawsko-pomorskie (po 9) a na czwartym podlaskie (8). Kolejne miejsce (lubuskie na piątym z 6 szynobusami) zajmuje już posiadacz niemal dwukrotnie mniejszej ilości lekkich pojazdów, niż zwycięzca. Razem mamy w Polsce 97 szynobusów, więc w przyszłym roku koleje regionalne powinny wejść już w drugą setkę.

## Hekurudha Shqiptare czyli albańskie koleje z bliska

Jan Gosiewski



**Dworzec kolejowy w stolicy Albanii – Tiranie raczej nie zachęca do podróży koleją. Fot.: Jan Gosiewski**

Jak to co roku bywa, czas letnich wakacji dobiegł końca i – czy się tego chce, czy nie – trzeba wrócić do szkoły, pracy i obowiązków. Powroty z wakacyjnych wojaży mają jednak tę dobrą stronę, że możemy dzielić się z innymi wrażeniami z różnych miejsc, które udało się nam odwiedzić.

Do Albanii zamierzałem się wybrać już kilka lat temu. Kraj położony na samym skraju naszej europejskiej cywilizacji, przez lata całkowicie zamknięty na kontakty ze światem, w którym do roku 1991 zabronione było posiadanie samochodu (!) – ten kraj zawsze intrygował mnie swoją „innością”. Niestety, ciągle było jakoś za daleko i nie po drodze. Jednak w tym roku udało się w końcu zrealizować plan odwiedzenia tego ciekawego zakątka Bałkanów.

Pierwsza rzecz, która szokuje cudzoziemców zaraz po przekroczeniu

albańskiej granicy, to drogi – a właściwie ich brak – oraz samochody. Przejechanie kilku pierwszych kilometrów drogami Albanii zmienia całkowicie postrzeganie naszych polskich dróg. Okazuje się, że te nasze – wbrew powszechnie panującej opinii – wcale nie są takie złe... Albańskie drogi dzielą się na dwie grupy: wybudowane lub przebudowane po roku 1992 i reszta. Te pierwsze są w całkiem przyzwoitym stanie, jako że budowane były przeważnie przez firmy zachodnie. Te drugie natomiast to pozbawione jakiegokolwiek nawierzchni, dziurawe, kręte i wąskie, błotniste szlaki, którymi podróżuje się z maksymalną prędkością 30-40 km/h.

Co do samochodów – niesamowite jest to, że ok. 80% to mercedesy: stare i nowe, kradzione i sprowadzane nieco bardziej legalnie. Albania to po prostu jedyna w swoim rodzaju kraina mercedesów, których kierowcy za nic mają przepisy ruchu drogowego. Jedyną obowiązującą reguła to ta, że pierwszeństwo ma większy i mocniejszy. Standardem jest więc jazda pod prąd, zajeżdżanie drogi, wyprzedzanie z prawej; kierunkowskazów nie używa prawie nikt, za to klaksonu – niemal wszyscy.

Widząc jak wygląda kwestia infrastruktury drogowej, jako rasowy MKM nie mogłem oczywiście przepuścić okazji bliższego zapoznania się z komunikacją publiczną. Niestety nie udało mi się dowiedzieć, czy w miastach Albanii funkcjonuje coś w rodzaju zorganizowanej komunikacji miejskiej. Będąc w Tiranie, Durres, Shkoder i Elbasan nie zauważyłem żadnych przystanków, autobusów przypominających miejskie, ani nawet



**Stan taboru pozostawia niestety wiele do życzenia...**

**Fot.: Jan Gosiewski**

„numerowanych” mikrobusów. Tak więc opiszę jedynie pokrótce jak wygląda komunikacja kolejowa.

Koleje Albańskie (Hekurudha Shqiptare – HSH) swój początek datują na lata 1917-1930, kiedy to włoscy i austro-węgierscy inżynierowie rozpoczęli budowę wąskotorowych kolejek o znaczeniu militarnym bądź przemysłowym (głównie górniczych). Sieć o łącznej długości ok. 300 km składała się z niezależnych fragmentów o prześwicie 600, 750 oraz 900 mm. Większość ówczesnej sieci wąskotorowej została po roku 1947 przekuta na normalny tor (zwłaszcza w rejonie wybrzeża), część połączeń zlikwidowano, a niewielką część zachowano w wersji wąskotorowej aż do dzisiaj. Jedyne połączenie międzynarodowe z Albanii do Czarnogóry otwarte zostało w roku 1984, jednak wykorzystywane jest wyłącznie w ruchu towarowym.

W chwili obecnej łączna długość sieci kolejowej w Albanii wynosi ok. 680 km niezelektryfikowanych, jednotorowych linii (450 km głównych i 230 km drugorzędnych). W ruchu pasażerskim występuje jedynie pięć relacji:

- Tirana – Durres (trzy kursy);
- Tirana – Durres – Elbasan (jeden kurs);

- Tirana – Durres – Elbasan – Pogradec (dwa kursy);
- Tirana – Durres – Vlore (dwa kursy);
- Tirana – Shkoder (dwa kursy).

Stan taboru oraz infrastruktury torowej jest tragiczny. Brud, rdza, powybijane okna, pocięte siedzenia. Aż dziw człowieka bierze, że takim taborom są w stanie w ogóle jeździć... Jedynym plusem jest cena biletów – nawet dla miejscowych ceny są śmiesznie niskie.

Byłoby jednak niesprawiedliwe, gdybym nie zauważył dwóch pozytywnych kwestii. Po pierwsze, pomimo fatalnego stanu infrastruktury i kompletnie zdekapitalizowanego taboru, HSH stara się zachować istniejący układ linii, a co więcej – myśli się o renowacji i rozbudowie sieci (nowe linie: Lezhe – Kuce – granica Serbii oraz Pogradec – Korce – granica Grecji). Po drugie natomiast wyraźnie widać starania zarządu kolei albańskich, aby stać się firmą nowoczesną – po przekształceniu w 2000 r. w spółkę prawa handlowego HSH uzyskało członkostwo w Międzynarodowej Unii Kolejowej (UIC) oraz w Międzynarodowym Komitecie Transportu Kolejowego (CIT). Kolejom albańskim życzę powodzenia na „drodze do Europy”.

## Nowinki z Pyrogradu



Rondo Kaponiera – spokojnie można powiedzieć, że głowica po remoncie jest nienormalna. Przy jej konstrukcji użyto tylko lewych iglic, czego skutkiem jest anormalne wygięcie toru w kierunku Bałtyku, Mostu Dworcowego i Głogowskiej. Polecamy przejechać się bezwózkowym kombinem „niby” na wprost – wrażenia gwarantowane. (TG)



Brygada drukowaczy rozkładów jazdy wydrukowała i dała do wywieszenia RJ piątki bez uwzględnienia sobotniej rezerwy śniadaniowej, obsługiwanej przez *holendra* – ten sam błąd pojawił się w Ginger. Dziura w rozkładach jazdy została szybko usunięta. (TG/MJ)



W wyniku drobnej kolizji wagon GT8 654 dorobił się reflektora na swoim tyle. Jest on identyczny z posiadanym przez 667 i 800-810, lecz umieszczony dość wysoko, co sprawia komiczne wrażenie. (TG)



Od dawna nie widziany GT6 606 przeszedł w Modertransie malowanie z wcześniejszym wyjęciem okien i regeneracją framug (były zardzewiałe i groziły wypadnięciem szyb). Oznacza to, że wróci na linię. „Już Wkrótce Nockowy” 668 stoi na Gajowej z rozwalonym sufitem. Kamer w wagonie jeszcze brak, pojawiła się natomiast pancerna kabina dla motorniczego. 308 przechodzi naprawę po najechaniu na 241. Ponadto w Modertransie wypatrzy-



**Wagon 606 przygotowany do malowania – Modertrans.**  
Fot.: MJ

liśmy w ostatnim czasie: 2034+2070, 194+193 – lekko wybebeszone na torze nr 15, 142+143 – zdekompletowane do poziomu gołego pudła oraz 2 wagony (silnik + doczepa) bez numerów. W dniu 25.10 do Modetransu zaciągnięty został głogowski skład 148+149. Tym samym zakończyła się pewna epoka w historii poznańskiej komunikacji miejskiej – żaden *dyktowiec* (czyli klasyczny *dwukitowy* 105N) nie jest już eksploatowany. (TG/MJ)



Naprawę, zakresem bardzo podobną do 606, przechodzi na zajezdni Madalińskiego wagon 605. (MJ)



Tachografy – na Gajowej mają je już wszystkie wozy – ostatnio dostały 650 i 656. Na Madalinie do grona wozów z Mesitem dołączyły m.in. 683-686, 691, 692. Lada dzień dostaną tachograf, lub już dostały, 687-690. Wraz z montażem tachografów w najnowszej serii GT8 z Duesseldorfu (683-692 – wozy przyjęte na stan w 2003 roku) usuwane są także oryginalne kasetony na tablice boczne – wagony otrzymują żółte uchwyty takie jak w 105Na po modernizacji. Coraz więcej *stopiatkowych* uchwytów pojawia się w wagonach GT6, GT8 (wszystkie na Gajowej, coraz więcej na Madalińskiego), a nawet w *holendrach* (806). (PW/MJ)

**informacje zebrali:**

Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak,  
Piotr Wawrzyniak



**Ostatni poznański szybkowiec – skład 194+193 na terenie S2**  
Fot.: MJ

## Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki  
stan na dzień: 17 października 2006

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
tramwaje					
92+91	MILKY WAY	niebieski	-	barwy MPK	
98+97	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
115	-	barwy MPK	Aigo	żółto-niebieski	naklejana po stronie drzwi
134+135	Postaw na swoim	żółto-biały	-	barwy MPK	po NG
142+143	ARDO	pomarańczowo-czarny	-	barwy MPK	
146	-	barwy MPK	Aigo	żółto-niebieski	naklejana po stronie drzwi
150	-	barwy MPK	Aigo	żółto-niebieski	naklejana po stronie drzwi
151	SOLARIN	żółto-niebieski	-	barwy MPK	
156+157	-	barwy MPK	Exim Tours	kremowo-niebieski	
166	-	barwy MPK	Aigo	żółto-niebieski	naklejana po stronie drzwi
178	-	barwy MPK	Aigo	żółto-niebieski	naklejana po stronie drzwi
188+187	-	barwy MPK	Scotch-Brite	zielony	
192+191	Flugger - farby	biały	-	barwy MPK	
218+215	Citibank handlowy	niebieski	-	barwy MPK	
228+227	-	barwy MPK	Stary Browar - Centrum Medyczne	granatowo-biały	
233	OLYMPUS	szary	-	barwy MPK	
234	OLYMPUS	szary	Luvoo	niebieski	
238+237	Kołobrzeg	niebieski	Piotr i Paweł	zielony	
242+241	JOGOBELLA	niebiesko-różowy	Getinbank	zielony	
250+249	POLFERRIES	niebieski	-	barwy MPK	
252+251	Centrum Plaza	czerwony	Piotr i Paweł	zielony	
264+263	-	barwy MPK	Getinbank	zielony	
274+275	Roncato	niebieski	-	barwy MPK	
288+289	-	barwy MPK	Drosed	biało-żółto-niebieski	
292+293	Dziennik	niebieski	-	barwy MPK	
324+325	-	barwy MPK	falmec/De-Longhi	biało-szary/biało-granatowy	
403	-	barwy MPK	Blue connect Era	niebieski	
404	ABRA	zielony	Oficerowie	pomarańczowo-granatowy	
405	ABRA	zielony	-	barwy MPK	
607	TRUST	srebrno-czerwony	TRUST	biało-niebieski	odnowa
614	TRUST	srebrno-czerwony	TRUST	biało-niebieski	odnowa
651	Skok przez płot	zielono-niebieski	-	barwy MPK	
903	-	turkusowy	Aigo	żółto-niebieski	środkowy człon

## Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

**02.09. 404 12/1.** Najbardziej spektakularna wrześnieowa awaria taty rozregulowała komunikację śródmieścia w sobotni poranek. Między 5:16 a 6:35 trwało usuwanie skutków blokady wózka C przy Multikinie. Tramwaje kierowano najrozmaitszymi objazdami, w miarę posuwania się uszkodzonego wagonu naprzód.

**03.09. 651 7/4.** Grupa kilku „obszczymurków” otworzyła siłą drzwi w zatrzymującym się przy ul. Kolejowej *helmucie*. W ramach reakcji motorniczy skomentował ich zachowanie, co wywiązało cysję połączoną z groźbami karalnymi. Kółko później na Zawadach prowadzący zauważył biegnącą w jego kierunku grupę mężczyzn, wśród których rozpoznał kilku groźących mu uprzednio pobiciem. Niewiele się namyślając umknął z pętli przed czasem i skierował się na Gajową, skąd został przedysponowany na rezerwę czynną Dębiec.

**07.09.** O godzinie 3:30 na przystanek tramwajowy Murawa wjechał ze Słowiańskiej pędzący BMW. Kierująca pojazdem była kompletnie nietrzeźwa i nie można było z nią nawiązać jakiegokolwiek kontaktu, na domiar złego nie posiadała prawa jazdy. Siedzący obok pasażer, również w stanie spożycia, prawo jazdy posiadał. Zniszczone zostały wiata i część słupków przystankowych. Z powodu głębokości upojenia kierującej zaszło podejrzenie, iż to „pasażer” obok był faktycznie prowadzącym i tylko po zdarzeniu przesadził na swoje miejsce pijaną współtowarzyszkę tej podróży. Ruch porannych tramwajów nie był w żaden sposób utrudniony.

**07.09. 1316 A/6.** Zjeżdżający na Pustą autobus zapłonął w rejonie komory silnikowej tuż przed wjazdem do zajezdni. W gaszeniu użyto 11 gaśnic z okolicznych autobusów i zaplecza zajezdni. Przyczyną pożaru była usterka przewodów paliwowych i zalanie olejem komory silnika.

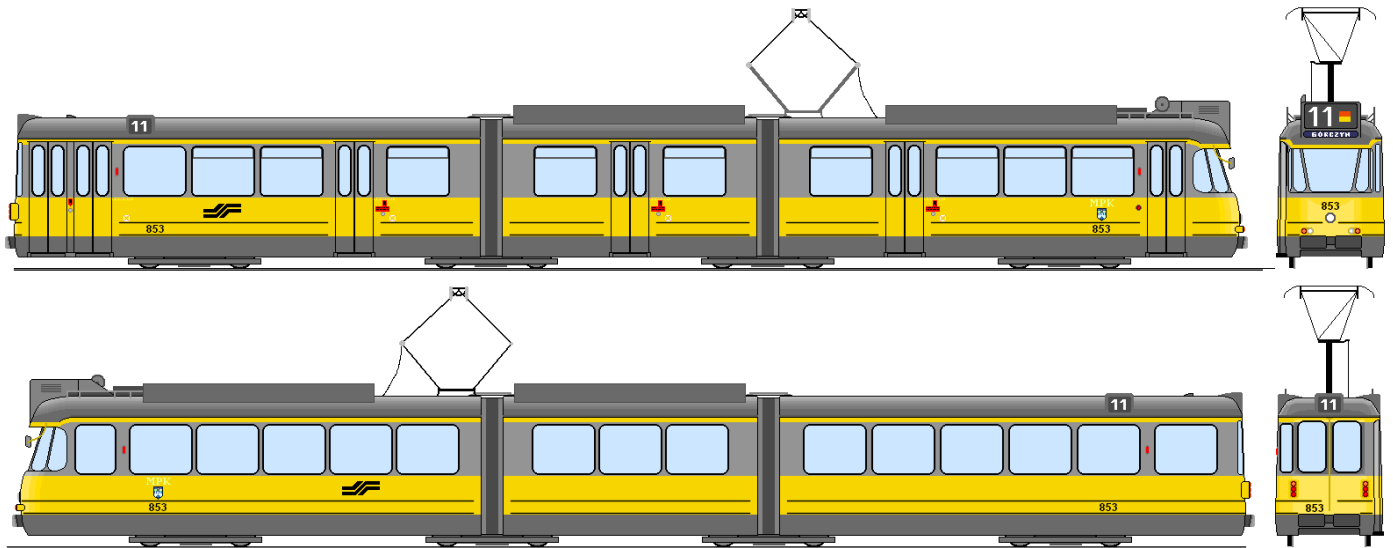
**12.09. 1385 87/1.** Wypuszczenie niskopodłogowców na kolejne linie spotyka się jednak z pewnymi problemami. Tym razem niefrasobliwy manewr na pętli Różany Potok spowodował zawieszenie autobusu na wykrocie. Służbie technicznej udało się wyciągnąć *jamnika* z – nomen omen – jamy.

**16.09. 659 8/5.** W absolutne osłupienie wprawili motorniczego *helmuta* nieznanymi sprawcy, którzy w trakcie jego kolacji zamalowali całkowicie przód pojazdu, łącznie z szybami. Motorniczy po powrocie z punktu dyżurnego nie był więc w stanie kontynuować pracy. Po doraźnym oczyszczeniu szyb wagon zjechał do zajezdni.

**17.09.** Kolejny samochód, który staranował przystanek – tym razem osłony przy Jeleniogórskiej padły łupem malucha, który następnie oderwał się od nich i umknął z miejsca zdarzenia. Znalaziono go po... zgubionej przedniej szybie z naklejką holograficzną.

### Zbiorówka wrześnieowa

RT6N1 – 20  
Combino – 3 (w tym 3 razy sekcynjny)  
3G – 4 (w tym 2 razy sekcynjny)



Rys.: Jędrzej Nowak

## „Na torach” – Beynes

Jędrzej Nowak

Holenderskie tramwaje pojawiły się w Poznaniu w 1991 roku w ramach podarunku od rządu Holandii. Były to pojazdy wycofywane tam z eksploatacji, a po wcześniejszych remontach nadal sprawne i będące w dużo lepszym stanie niż jeżdżące u nas tramwaje typów N, 102N i 102Na.

Beynes typ 1G i 2G wyprodukowano w latach 1956-1959 i wyposażono w aparaturę Siemens z czterema silnikami trakcyjnymi o mocy 50 kW każdy. Pierwotnie tramwaje te były dwuczłonowe, lecz w latach 70. w ramach remontów dobudowano w każdym środkowy człon (za wyjątkiem wagonu nr 851, który otrzymał go w roku 1958).

Pierwsze przywiezione do Poznania egzemplarze wzbudziły wśród poznaniaków pozytywne uczucia, ale różnice w rozwiązaniach technicznych w stosunku do tramwajów polskiej produkcji wywołały pewne nieporozumienia pomiędzy pasażerami i motorniczymi. Nowością był ruchomy stopień z czujnikiem obciążenia, który zamykał drzwi po 4 sekundach od wejścia ostatniego pasażera. Wadą okazały się też wąskie otwory drzwiowe – ich szerokość wynosiła zaledwie 55 cm. Kolejnym novum były drzwi otwierane przez pasażera za pomocą przycisku, co dziś jest standardem w niemal każdym pojeździe MPK Poznań (wyjątkami są wagony 105N/Na, które jeszcze nie przeszły modernizacji w ramach naprawy głównej i najstarsze autobusy).

Mimo podeszłego wieku część tramwajów typu 1G i 2G służyła poznaniakom przez 13 lat. Najdłużej przetrwał wagon szkoleniowy 854, czekający na decyzję o przekazaniu do muzeum w Amsterdamie. Niestety nie doszło to do skutku i w kwietniu 2005 roku został on oddany na złom. Wagon 1G i 2G od początku do końca eksploatowane były z oryginalnymi holenderskimi numerami taborowymi (8xx) – stąd „dziury” w numeracji poznańskiej.

W roku 2003 Poznań kupił kolejną partię (numery 6xx) wycofanych w Amsterdamie *beynesów*, tym razem typu 3G. Jeszcze w tym samym roku na trasy wyjechała część z nich, resztę wprowadzono do eksploatacji rok później. Od wcześniejszych modeli wagony różnią się tym, że fabrycznie zostały zbudowane jako trójczłonowe. Zanim zaczęły wozić pasażerów, we wszystkich 11 sztukach trzeba było zdemontować amsterdamskie stanowisko konduktora. Obecnie po Poznaniu jeżdżą wszystkie pojazdy z tej dostawy. Ze względu na to, że przedział 6xx zajmują w numeracji wagony niemieckie – „nowe” holendry otrzymały numery od 800 w górę.

Podstawowe dane wagonów Beynes 1G/2G/3G

Producent	Beynes		
Typ	1G	2G	3G
Wymiary (dł. / szer. / wys.)	23 700 / 2 250 / 3 100 mm		
Liczba osi / wózków	8 / 4		
Liczba silników / moc łączna	4 / 200 kW		
Lata produkcji	1956-1957	1958-1959	1961
Lata dostaw	1991-1995		2003
Ilość dostarczonych	15 sztuk	5 sztuk	11 sztuk
Zakres numeracji	851, 853, 854, 856-863, 866, 868, 871, 873	876, 877, 879-881	800-810
Wagony eksploatowane	brak	brak	800-810
Stacjonowanie	S-2 Gajowa		

### PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szybowych,  
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, Jędrzej Nowak,  
Łukasz Nowicki, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra  
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Kamila Panasiuk  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
NAKLAD: 50 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.