

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 11 (79)
22 listopada 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

10-lecie Muzeum Motoryzacji i Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych Zabytków czar

Mikołaj Wydra

Dzień 21 października 2006 r., sobotnie przedpołudnie. Pogoda? Ta jest zawsze, tego dnia również była – tyle, że brzydka. Centrum miasta – Rondo Kaponiera. Grupka pasażerów oczekująca na „swoją” tramwaj leniwie wpatruje się w wyłożone płytami przystanki, na które kapie deszcz. Stoją dzieci, studenci, a także przedstawicielki płci pięknej. To właśnie owe kobiety dodają kolorytu całej tej sobotniej, sennej scenerii. Ale do czasu...

Po chwili daje się słyszeć przeraźliwy zgrzyt. Wszystkie wyżej wymienione osoby zostają oderwane od monotonnej stylistyki przystanku, zmaconej jesiennym deszczem. Ich oczom niespodziewanie, jak grom z jasnego nieba, ukazuje się ciemnozielony skład eNek, ustawiający się majestatycznie na jednym z luków Ronda. Trudno opisać jak wyglądały oczy grupki przystankowej... były one pełne nieprzeniknionego ciepła i radości. Nawet kobiety, zmuszone podzielić monopol piękna między siebie i ową kilkutonową konstrukcję, zdawały się być zadowolone z tego stanu rzeczy. Po chwili za poczciwym składem *trumien* ustawił się Książę Kanciak, który z kolei torował drogę warszawskiej osobliwości, jaką niewątpliwie jest wagon 13N.

Na ulicy Roosevelta, zaraz przy wjeździe na parking buforowy, także działo się coś dziwnego... aparaty, kamery, dziennikarze – wszyscy pojawili się nagle, a to za sprawą czerwonego jelicza RTO (popularnego *ogórka*), który prezentował swoje wdzięki wraz z budzącą równie ogromne zainteresowanie przyczepką P01. Po zameldowaniu się na przystanku wyjątkowe tramwaje otworzyły swoje drzwi... krótkie spojrzenie na plakaty informacyjne, zapowiadające paradę starych samochodów oraz pojazdów transportu publicznego z okazji jubileuszu 10-lecia Muzeum Motoryzacji i Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, a także nieodparty urok każdego wagonu zadecydowały o tym, że na krótką wycieczkę po Poznaniu skusiło się wiele osób.

Także *ogórek* zabrał na swój pokład ludzi pragnących cofnąć się chociaż na kilkanaście minut w czasy swojej młodości, kiedy to takimi autobusami zmuszeni byli podróżować, aby dojechać np. na spotkanie ze swoją sympatią. Dzisiaj ich potomkowie szukają swojej drugiej połówki najczęściej przez internet, a jeżeli poszukiwania zakończą się sukcesem, na randkę gnają autobusami niskopodłogowymi –



Fot.: Mikołaj Wydra

krótko: zero klimatu. „Kiedyś to było inaczej...” – wspominał niejeden tatuś, czując na sobie pogardliwy wzrok żony i matki zarazem – wszakże owa partnerka życiowa nie przypominała sobie, aby ukochany jeździł do niej autobusem, ponieważ ta mieszkała poza miastem, przy dworcu kolejowym...

Tak oto natchnieni emocjami pasażerowie zabytkowych pojazdów utknęli przed sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu z Mostem Teatralnym. Nie było to wcale wynikiem niezapalenia się zielonego światła – po chwili wszystko się wyjaśniło. Ze wspomnianego już parking buforowego wytoczyła się kawalkada zabytkowych samochodów. Wśród nich znalazły się zarówno pojazdy zagraniczne (m. in. BMW, mercedesy), jak i znane, lubiane polskie modele (syrena, polski fiat 125p czy popularna i budząca powszechnie wyrazy sympatii warszawa).

Samochody ustawiły się grzecznie w kolejce wraz z czerwonym autobusem – bohaterem starej i znanej piosenki. Po chwili zarówno tramwaje, jak i wszystkie zabytkowe pojazdy trakcji „ogumionej” wyruszyły w kurs po mieście, zachęcając do odwiedzenia Muzeum Motoryzacji, jak i przyłączenia się do akcji poznańskiego Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych – „Ratujmy stare bimby”.



Fot.: Mikołaj Wydra

Oto szczegółowa trasa przejazdu paradujących osobliwości:

Rondo Kaponiera – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Roosevelta – Most Teatralny – Gwarna – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Plac Wolności – Św. Marcin – Roosevelta – Most Teatralny – Fredry – Plac Wielkopolski

Na Placu Wielkopolskim tramwaje zakończyły swój kurs, natomiast dzielny jelec wraz z odrestaurowanymi samochodami udał się na płytę poznańskiego Starego Rynku, gdzie prezentował swoje wdzięki, budząc ciekawość nawet wśród obcokrajowców obecnych w stolicy Wielkopolski.

W moim (mam nadzieję, że nie tylko) odczuciu impreza zorganizowana przez Klub Miłośników Pojazdów Szynowych i Automobilklub Wielkopolski była ciekawym prezentem dla mieszkańców Poznania, który znakomicie zareklamował działania podejmowane przez oba kluby. Na zakończenie wypada wspomnieć o pewnym jegomościu, który widząc paradę przecinającą Aleję Niepodległości chciał jak najszybciej do niej dołączyć, najprawdopodobniej zauroczony pięknem czterokołowej żółtej syrenki... niestety zrobił to na tyle niefortunnie, że wjechał wprost pod jadący wagon 13N. Musiał pokochać inną syrenkę – tę na burcie warszawskiego wagonu. Jednakże moim zdaniem była ona równie wyjątkowa i warta uwagi jak jej zmotoryzowana koleżanka. Na szczęście pociąg do zmechanizowanej płci pięknej nie spowodował żadnych obrażeń u zaurozonego kierowcy, dostał on jednak solidną życiową nauczkę – nie należy stawać na drodze żadnej kobiecie, nawet tej cudownej, czerwonej, jeżdżącej po szynach...

Nowinki z Pyrogradu



We wszystkich wagonach tramwajowych zamontowano uchwyty na chorągiewki. *Stopiątki* dostały je na rynienkach nad kabiną, natomiast *helmuty* na bokach świetlika z numerem linii. W *holendrach* uchwyty nie domontowano, bo od dawna posiadają oryginalne, z Amsterdamu. Uchwyty zostały wykorzystane w dniu 11 listopada, kiedy wszystkie tramwaje przyozdobiono flagami. (PW)



Wagon 806 otrzymał radiostację i licznik załączeń pompy olejowej*. Licznik ten ma za zadanie liczyć załączenia hamulca tarczowego do ponownego uruchomienia pompy. Chęci były dobre, ale niestety rozwiązanie może się nie sprawdzić. Docelowo tarczowy musi załączyć kilkanaście razy w cyklu. Gdy motorniczy będzie jednak wagonem przyhamowywał (bez załączenia hamulca tarczowego), lub używał piasecznic, wartość licznika może zostać przekłamana. Można tym sposobem uzyskać nawet zero załączeń hamulca tarczowego pomiędzy kolejnymi załączeniami pompy olejowej. (PW)

* - w wagonach 3G, co któreś tam załączenie hamulca tarczowego (czyli postojowego) uruchamia się (na kilka – kilkanaście sekund) pompa olejowa



Nie wiemy, czym kieruje się wydział A-1, ekspedując autobusy na linie nocne. Faktem jest natomiast, że w nocy z 10 na 11 listopada (nie dość, że piątek, to jeszcze po meczu Lecha!!!) na liniach 231, 233, 235 zaobserwowaliśmy autobusy jednoczłonowe (Ik260 i MB200). Podstawienie krótkiego autobusu na najbardziej obciążone linie skutkuje obniżeniem poziomu bezpieczeństwa, komfortu jazdy i zwiększeniem ryzyka dewastacji pojazdów. A może właśnie o to chodzi? Żeby krótkie ikarusy i DAF-y jak najszybciej eksterminować? Przegubowce coraz częściej pojawiają się natomiast na dużo

spokojniejszych liniach (np. *ekologi* na liniach podolańsko-strzeszyńskich – 236 i 246). (MJ)



Przegapiliśmy bardzo istotną z punktu widzenia nockowych motorniczych informację – w sierpniu (podczas remontu PST linia N21 nie kursowała) w wagonie 669 zamontowano „pancerną”, *stopiątkową* kabinę. Prace nad drugim nockowym wagonem (668) wciąż trwają, natomiast na linii N21 nadal jeździ kawiarenkowy 656. (MJ)



Przystanek Os. Batorego I wzbogacił się o dwie nowe zatoczki autobusowe. Przystanki wybrukowano nową kostką. Przy budowie zatoczki po zachodniej stronie jezdni niezbędny był też kosmetyczny zabieg, polegający na zmianie lokalizacji latarni ulicznej. (MR)

informacje zebrali:

Marcin Jurczak, Maciej Rudzki
Piotr Wawrzyniak



Kilkudziesięciu pasjonatów komunikacji miejskiej spotkało się na nocnej imprezie tramwajowej 18 listopada. Relacja – w następnym Przystanku. Fot.: Marcin Jurczak

Katarzynka 2006 – plan imprezy

opr. MJ, na podstawie materiałów KMPS, fot.: 3*MJ

Zapraszamy do poznania tajemnic zajezdni tramwajowych i autobusowych.

Zabytkowe tramwaje oraz zabytkowy autobus Jelcz *ogórek* wyruszą w sobotę 25 listopada 2006 r. w podróż na zwiedzanie zajezdni MPK Poznań Sp. z o.o.:



Na terenie zajezdni przy ul. Głogowskiej stacjonują m.in. najnowsze Siemensy Combino.

LINIA NR 22 – ZAJEZDZIA GŁOGOWSKA (Wagon 102N-1)

Trasa przejazdu: ZAJ. GAJOWA – Zwierzyniecka – Roosevelta – Głogowska – ZAJ. GŁOGOWSKA – Hetmańska – 28 Czerwca 1956 r. – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – Plac Wielkopolski – 23 Lutego – Fredry – Roosevelta – Zwierzyniecka – ZAJ. GAJOWA.

W programie zwiedzania zajezdni Głogowska:

- zwiedzanie hal zajezdni,
- prezentacja myjni tramwajowej – przejazd wagonem podczas mycia,
- prezentacja tokarki podtorowej,
- prezentacja taboru stacjonującego na zajezdni,
- za specjalną opłatą w wysokości 10 zł do skarbonki na rzecz remontu zabytkowych tramwajów możliwość poprowadzenia wagonu szkoleniowego GT6 607 na terenie zajezdni pod okiem instruktora,



Zajezdnia Madalińskiego – bastion wagonów GT6 i GT8, popularnie zwanych *helmutami*.

LINIA NR 23 – ZAJ. GAJOWA, ZAJ. MADALIŃSKIEGO (Wagony N+ND)

Trasa przejazdu: ZAJ. GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – 28 Czerwca 1956 r. – ZAJ. MADALIŃSKIEGO – Hetmańska – 28 Czerwca 1956 r. – Wierzbiciec – ZAJ. GAJOWA.

W programie zwiedzania zajezdni:

- przejazd przez halę zajezdni Gajowa,
- zwiedzanie hali zajezdni Madalińskiego,
- prezentacja taboru stacjonującego na zajezdniach.

LINIA NR 100 – ZAJEZDZIA KACZA (Jelcz RTO+P01, Jelcz PR110 – dzięki uprzejmości firmy Transkom Sp. z o.o.)

Trasa przejazdu: ZAJ. GAJOWA – Rondo Kaponiera – Roosevelta – Grunwaldzka – Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego – Reymonta – Arciszewskiego – Ściegiennego – Promienista – Jawornicka – Mrągowska – ZAJ. KACZA – Mrągowska – Jawornicka – Promienista – Ściegiennego – Głogowska – Roosevelta – Rondo Kaponiera – ZAJ. GAJOWA.

W programie zwiedzania zajezdni Kacza:

- przejazd autobusem przez zajezdnię po trasie czynności zdawczo-odbiorczych (stacja paliw, myjnia, OC)
- zwiedzanie hal zajezdni,
- prezentacja taboru autobusowego MPK i stacji diagnostycznej.



Autobusy MAN są podstawą taboru zajezdni przy ul. Kaczej.

Odjazdy z zajezdni Gajowa: 12.00, 14.00 i 16.00.

Tramwaje oraz autobus nie zatrzymują się na przystankach pośrednich.

Zabytkowe pojazdy obsługiwać będą członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych.

Podczas przejazdów prowadzona będzie kwesta na rzecz remontu zabytkowych wagonów tramwajowych „RATUJMY STARE BIMBY”

SERDECZNIE ZAPRASZAMY!!!

Z tym skrzyżowaniem zawsze było coś nie tak. Trasa tramwajowa przecięła obecny węzeł najpierw w relacji Plac Wiosny Ludów – Rynek Wildecki, jako wydłużenie trasy z Bramy Wildeckiej (dzisiaj wejście do Starego Browaru). W 1952 roku dołączyła trasa zza Warty, skierowana jednak ku Wildzie. Powodowało to nielichy kłopot dla linii 14, która z Rataj na Łazarz jeździła wówczas przez Rynek Wildecki i Most Dworcowy.

Jej trasę wyprostowano dopiero 2 lata później, dobudowując odcinek na wprost – do PKS-u. Przez następne 14 lat pokutował jednak niefunkcyjny układ torowisk, pozwalający wyjechać we wszystkie kierunki z Górnej Wildy, ale za to z ul. Półwiejskiej tylko prosto. Relację Centrum – Rataje zapewniała trasa w ul. Półwiejskiej, lecz relacji Centrum – Dworzec przez Półwiejską nigdy być nie mogło, za czym szły niewykorzystane możliwości ewentualnych objazdów remontowych. Dziś możemy tylko gdybać, jakie znaczenie dla rozwoju sieci miałyby hipotetyczna linia tramwajowa z Łazarza przez Most Dworcowy, PKS, Półwiejską do Centrum (Garbary?). Być może jej popularność ułatwiłaby wykonanie Trasy Piekarskiej?

Trasę w ulicy Półwiejskiej zlikwidowano jednak już w roku 1970, nie budując w jej miejsce żadnego zastępstwa, a jedynie funkcjonującą do dzisiaj prowizorkę w postaci skrzyżowania z Królowej Jadwigi w Strzelecką (linie 2 i 9). To oczywiście niechlujstwo planistyczne jest jednym z powodów dzisiejszych kłopotów i nikt mi nie wmówi, że ewentualna trasa w ul. Ratajcza – o ile kiedykolwiek powstanie – będzie miała szanse naprawić ten błąd. Linie 2 i 9, nie mając żadnej innej możliwości obsługi Śródmieścia, muszą wjeżdżać na długość jednego przystanku na trasę Dworzec – Rataje, kolidując na skrzyżowaniach z tramwajami i samochodami podążającymi na wprost, a także zajmując czas i miejsce na przystankach. Sprawa prezentowałaby się znacznie prościej, gdyby przecinały one jedynie Królowej Jadwigi, zagłębiając się w tunel pod Browarem osiągały podziemny przystanek, a następnie w tunelu wspinały się pod parkiem w górę do Al. Marcinkowskiego... Zamiast tego mamy poważny kryzys, idące w dziesiątki lub nawet setki tysięcy złotych straty z tytułu niewykonanych kursów, zdenerwowane służby ruchu, wściekłych pasażerów, korki, awarie i potrącenia.

Oczywiście istne pandemonium, jakie od września rozpełtało się na skrzyżowaniu ulic Królowej Jadwigi i Półwiejskiej, nie jest efektem samego tylko zlekceważenia potrzeby istnienia prostej trasy z Wildy do centrum. Gwoździem do trumny okazał się dzisiejszy układ linii tramwajowych, ale poprzedził go szereg zaniedbań i niekorzystnych zdarzeń. Oto one w kolejności swobodnej:

1. Od początku lat pięćdziesiątych (!) geometria skrzyżowania pozostaje taka sama. Zmieniał się tylko rodzaj nawierzchni, układ torów tramwajowych oraz rozmieszczenie i wysokość drzew i klombów. Przystanki, których wstydziliby się epoka gierkowska, funkcjonowały tam w najlepsze do połowy 2000 roku! Wtedy to, podczas remontu, za sprawą jakiegoś ogólnomiejskiego szkodnictwa, skrócono przystanki



W ciągu ostatnich 10 lat znacznie wzrósł ruch na skrzyżowaniu. Wciąż rośnie zarówno ilość samochodów, jak i pasażerów komunikacji miejskiej.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 22.06.1996

do „funkcjonalnej inaczej” długości trzech wagonów 105N – ani to wysepka pojedyncza, ani podwójna. Torowiska były wówczas również trzydziestoletnie, szyny tylko z rzadka napawano w najbardziej zużytych miejscach. Ostatnim dziś bastionem ciemnoty komunikacyjnej pozostała sygnalizacja świetlna, która nie dość, że jest stałoczasowa, to na dodatek w absolutnie żadnym stopniu nie przystaje do obecnie panujących w tym miejscu uwarunkowań. O takim drobiazgu, jak znak drogowy niefigurujący w żadnym kodeksie, nawet nie warto wspominać (chodzi o znak podporządkowania się z naniesionym na jego tarczy napisem „dotyczy tylko tramwaju skracającego” – ewidentna, wierutna bzdura, zaprzeczająca podstawowym zapisom KD).

2. W ostatnich latach pojawiły się tu olbrzymie kompleksy generujące kolosalny potok pasażerów. Na początku lat 90. było to targowisko na Półwiejskiej, następnie przeniesione pod nieodległy Stadion im. E. Szyca, gdzie funkcjonuje do dziś. Drugim przybytkiem jest Multikino, posadowione na dawnym trawiastym boisku do hokeja Warty Poznań. Trzeci to oczywiście Stary Browar, znany w całym kraju lannersko-snobistyczny przyczółek Babilonu, gdzie tysiące klientów dziennie tłoczą się wydając pieniądze, a dodatkowo w sporej części korzystają z komunikacji miejskiej, by się doń dostać. Ci, którzy nie jadą tramwajem, jadą oczywiście samochodem. Ścisk na przyległych ulicach stał się już wręcz ekstremalny. Dodając normalne natężenie ruchu II ramy (Królowej Jadwigi) łatwo sobie wyobrazić Sodomę i Gomorę, jaka panuje na omawianym węźle.
3. Z powodu wzrostu ilości pasażerów już jakiś czas temu na ulicę Królowej Jadwigi skierowano linię 11. W dużym stopniu odciążała ona przepełnione 6 i 12.

Od połowy sierpnia 2006 r. mamy jednak – w relacji skracającej – dwie dodatkowe linie (1 i 7), objeżdżające zamknięty wiadukt nad Dolną Wildą w ciągu ul. Hetmańskiej. Powoduje to w dni robocze natężenie ruchu tramwajowego w wysokości 39 pociągów na godzinę (liczone dla przystanku Półwiejska, w jedną stronę).

4. Na skrzyżowaniu przy Półwiejskiej działa przedpotopowa sygnalizacja, o której już wspominałem. Dodajmy więc kamyczek do ogródka: zezwolenie na jazdę dla jednego tramwaju (nieistotne, czy skracającego, czy jadącego prosto, gdyż tylko jeden zdąży przejechać; zresztą mamy tam pojedynczy przystanek) pojawia się w cyklu 1 min. 45 sekund. Policzymy zatem: 60 minut w godzinie podzielone przez 1 minutę i 45 sekund daje w przybliżeniu 34,29 zezwolenia na jazdę w ciągu godziny. A tramwajów rozkładowo pojawia się w tym miejscu 39 na godzinę!

Wnioski? Narzucają się same: najwyraźniej komuś sprawia trudność liczenie do sześćdziesięciu! Należy więc, zamiast piętnować odpowiedzialne za ten stan rzeczy jednostki organizacyjne (zarówno po stronie MPK, jak i ZDM), zamiast wskazywać palcem poszczególne osoby, ewidentnie winne setek straconych przez pasażerów godzin i wyparowanych w kosmos pociągokilometrów, zaproponować gotowe rozwiązania. Wszystko wskazuje bowiem na to, że kompetentne organy są jednak niekompetentne, a panujący w tej sprawie marazm nie jest w stanie się rozruszać nawet po ostrym piśmie, napisanym przez motorniczych i innych pracowników służb ruchu.

Ludzie ruchu zaczęli radzić sobie sami – próbują przejeżdżać „na drugiego”, zderzak w zderzak, najeżdżając na blokadę zwrótnicy i przejeżdżając na czerwonym świetle. Wcześniej obsługują krótki przystanek dwoma składami naraz – gdy w tym procederze nie uczestniczy wagon GT6 lub 3G, to co najmniej dwie pary drzwi otwierają się na trawnik. Korki sięgają okresowo aż do AWF – motorniczowie wypuszczają więc rozsiardzonych pasażerów pierwszymi drzwiami na pas między jezdniami, i trudno im się tu za bardzo dziwić. Wszystkie te działania są nieregularne, ale to wciąż – od niemal 3 miesięcy – jedyny sposób na likwidację napięć w stosunkach międzyludzkich oraz korków na trasie tramwajowej i opóźnień na liniach.

Propozycji na doraźne usprawnienie newralgicznego węzła pojawiło się sporo. Jedną z nich było zwiększenie rozkładowego czasu przejazdu i nowa synchronizacja sieci, pociągająca za sobą uruchomienie 6 pociągów więcej, czego w żadnym wypadku MPK nie byłoby w stanie dokonać – z braku obsługi (6 pociągów to zatrudnienie dodatkowych 18 motorniczych). Alternatywną propozycją było ograniczenie częstotliwości do 12 minut, lub zmiany tras niektórych linii, tak by omijały newralgiczny, zapchany pasażerami przystanek. Nieśmiało przebiegały się pomysły podwójnego przystanku i zmiany programu sygnalizacji. Na szczęście te zdroworozsądkowe głosy przeważały i MPK Poznań wystosowało do ZDM zlecenie poprawy sytuacji. W propozycji podano przede wszystkim przywrócenie podwójnego przystanku na ul. Półwiejskiej w stronę Dębca / PKS oraz rozdzielenie sygnału dla tramwaju na komory kierunkowe. Światło dla tramwaju skracającego paliłoby się w czasie dzisiejszego światła ogólnego. Światło dla tramwaju jadącego prosto paliłoby się zaś dłużej, bo przez cały czas trwania zielonego dla samochodów. Połączenie tych rozwiązań skutkowałoby

niewiele częstszym ruszaniem tramwajów, szczególnie jeśli drugi ze stojących miałby jechać na wprost.

Zobaczymy, co z tego wyniknie, to znaczy jak do postulatów MPK dotyczących poprawy świateł na Królowej Jadwigi / Półwiejska ustosunkuje się ZDM. Szefostwo tej jednostki już wielokrotnie dawało oznaki zniecierpliwienia priorytetem dla tramwaju, mimo szumnie powtarzanych haseł z polityki transportowej miasta. Niczym najgorsi sabotażyści, ZDM-owcy cichaczem zmieniali priorytety na najlepiej działających sygnalizacjach, doprowadzając stopniowo do karygodnego wydłużenia czasu jazdy tramwajów. W całym niemal mieście leży odpowiednia infrastruktura, pozwalająca na zastosowanie 100% priorytetu dla tramwajów. Co byłoby złego w sytuacji, gdyby tramwaj był obsługiwany natychmiast, zaś całą resztę cyklu przeznaczaliby się na fazy dla samochodów w różnych, potrzebnych w danej chwili kierunkach? Nic. Skorzystaliby wszyscy. Problem w tym, że nie od wczoraj ZDM stoi na stanowisku, że tramwaj „nie może pojawiać się na skrzyżowaniu jak duch”. Dlatego też niestety nie wierzę w rozwiązanie problemu przy Półwiejskiej. Zdaniem nie tylko specjalistów, ale i praktyków spoglądających z poziomu pulpitu tramwajowego (a nie woskowanej limuzyny), sytuację przy ulicy Półwiejskiej można uzdrowić tylko przy zachowaniu twardych reguł przyznania tramwajowi priorytetu i jednoczesnym przywróceniu przystanku podwójnego. Do tego jednak potrzebna jest modernizacja przestarzałej sygnalizacji. Jest oczywistym że nie nastąpi to ani jutro ani pojutrze. Dotychczas obserwowana nieudolność decyzyjna nie pozwala spoglądać na sprawę z należyтым optymizmem.

Niestety, problem jest bardziej ogólny i pomalą zaczyna dotyczyć całego miasta. Niewykorzystane możliwości techniczne zainstalowanej infrastruktury i zwyczajne ignorowanie tego problemu powodują lokalne, niepotrzebne przestoje tramwajów. W skali poszczególnych linii są to wielkości pozwalające niejednokrotnie, po ewentualnej poprawie systemu i dopasowaniu synchronizacji i czasów przejazdu, na zdjęcie nadmiarowej brygady! To oszczędności, z jakich być może nikt nie zdaje sobie sprawy: zawierają się w nich nie tylko koszty uruchomienia pociągu na cały dzień, ale też stracone przez pasażerów i motorniczych nerwy i czas. Nerwy udzielające się zresztą również osobnikom wygłaszającym poglądy przeciwstawne do prezentowanych przeze mnie, całkowicie niepotrzebnie.

Do bezwarunkowych priorytetów MPK powinno więc obecnie należeć przełamanie niemocy w kontaktach z ZDM w zakresie sygnalizacji. Tylko ta droga poprawi chorą sytuację, gdzie z powodu jednego objazdu korkuje się (zarówno na jezdni, jak i na torach) w sposób beznadziejny jedno z ważniejszych skrzyżowań w mieście.

Z ostatniej chwili:

Dowiedzieliśmy się, iż zmianie ulegnie trasa linii 2 – będzie ona prowadzić ulicami Wierzbicę i Towarową, omijając całe centrum (Gwarną, place Wolności i Wiosny Ludów, Marcinkowskiego, AWF i Multikino / Stary Browar). Więcej niż pewnym jest, że to rozwiązanie nie przyniesie oczekiwanej poprawy w funkcjonowaniu newralgicznego skrzyżowania. Zmniejszy się jedynie ilość pociągów przejeżdżających w tym miejscu, ale większość podstawowych problemów pozostanie. Do tego dojdzie krytyka Bogu ducha winnych pasażerów linii 2, którzy utracą wieloletnie połączenie Jeżyc ze Śródmieściem.

Dalsze komentarze – w następnym numerze.

Wagon tramwajowy 123N

Stara baba w ubraniu nastolatki

Marcin Jurczak

O tym wagonie zrobiło się głośno jeszcze zanim się pojawił. Stworzony w wirtualnej rzeczywistości 123N zwyciężył w przetargu na dostawę 30 wagonów wysokopodłogowych dla Warszawy. Wartość kontraktu zdobytego przez Fabrykę Pojazdów Szynowych to prawie 57 milionów złotych.

Od początku informacje o 123N były skrzętnie ukrywane. Podczas niedawnych drzwi otwartych w FPS wszystkie trzy egzemplarze, będące w różnym stadium zaawansowania, schowano przed zwiedzającymi. Pracownicy firmy zasłaniaли się tym, że wagony są na etapie diagnostyki, a nielicznych odwiedzających, którzy dostali się w okolice prototypów, przepędzano. Nie byliśmy w stanie zdobyć żadnych konkretnych informacji o wagonie – tak jakby nie istniał.

Od producenta udało nam się uzyskać jedynie bardzo ogólne dane. Wagon mieści 97 pasażerów, rozpędza się do 70 km/h. Wyposażony został w przetwornicę statyczną MEDCOM i system diagnostyki pokładowej. Tramwaj posiada m.in. „nowoczesne tablice informacyjne” (cokolwiek to znaczy) oraz klimatyzację kabiny motorniczego. W wagonie nie zamontowano natomiast piasecznic. Zainteresowanych szczegółami dotyczącymi wagonów 123N odsyłamy na stronę <http://tramwar.republika.pl/>.

Im bardziej Fabryka Pojazdów Szynowych „chowała” prototypowe wagony przed szerszą publicznością, tym ciekawsze o nich informacje wychodziły na światło dzienne. I tak, najpierw świat obiegła plotka, że podczas prób w hali połamany został pantograf. Prawdziwą sensacją okazało się jednak to, że wagon skracając trze kołami o osłony wózków – co wywołało lawinę komentarzy, iż producent nie przewidział, że wagon w czasie służby na linii czasem skręca. Pojawiły się nawet spekulacje, jak poprowadzić linie tramwajowe w stolicy, tak by nie było na nich zbyt wielu zakrętów...

Na przełomie października i listopada pierwszy egzemplarz serii 123N został przetransportowany lawetą na teren zajezdni MPK przy ul. Fortecznej. W nocy z 14 na 15 listopada wagon wyjechał po raz pierwszy na testy. 123N



Tego wagonu fotografować nie wolno...

Fot.: Archiwum Przystanku

opuścił Wydział S-3 punktualnie o godzinie 0:09 i przejechał trasą: S-3 – GTR – Strzelecka – Fredry – Kaponiera – Strzelecka – Zamenhofska – S-3. Jak donoszą nasi informatorzy, pojazd straszliwie huczy i szeleści niczym skrzyżowanie tatry z combino. Ponadto na hamowaniu blokuje koła.

Fabryka Pojazdów Szynowych chowa tramwaj, którego chować nie powinna. Zupełnie jakby 123N był nie wiadomo jak zaawansowaną konstrukcją, ukrywaną przed konkurencją i działalnością szpiegowską wrogich wywiadów. A to przecież tylko odrysowana *stopiątką*, z nowszym designem i innymi wózkami. Wagon, który po dziesięcioleciach od pojawienia się rodziny 105N nadal jest mocno niedoskonały (niebezpieczne dla pasażerów drzwi na skosach pudła, brak piasecznic!). Cała akcja dezinformacyjna, jaką prowadzi FPS, jest niekorzystna tylko i wyłącznie dla samego zakładu.

Przedstawiony na zdjęciach 123N jest pierwszym, który wyjechał z zakładów FPS. Jako potencjalni użytkownicy z niecierpliwością czekamy na pierwszą konstrukcję niskopodłogową z poznańskiej fabryki. W najbliższych latach polskie miasta będą musiały wymienić przynajmniej część zdezelowanego taboru tramwajowego. FPS ma jeszcze szansę dogonić bydgoską PESE i walczyć z nią ramię w ramię o udziały w polskim rynku pojazdów niskopodłogowych. Jako Wielkopolanie mamy nadzieję, że szansy tej nie zmarnuje.



123N nr fabr. 001 gotowy do wyjazdu z zajezdni S-3.

Fot.: Tomasz Gieżyński



Fot.: Tomasz Gieżyński

Autobusy na lotnisku w Krzesinach F-16

Maciej Rudzki



Fot.: Maciej Rudzki

Tradycyjnie już 11 listopada w Poznaniu obfituje w szereg imprez. W tym dniu co roku organizowane są okolicznościowe imprezy związane z odzyskaniem przez Polskę niepodległości, a także słynne już imieniny ulicy Św. Marcin. Tegoroczne Święto Niepodległości stało się dodatkowo niebywałą okazją, aby zaprezentować poznaniakom najnowszy zakup Sił Powietrznych – wielozadaniowy samolot typu F-16 (ochrzczony imieniem „Jastrząb”). To właśnie nowe „Jastrzębie” przydzielone zostały do służby w 31. Bazie Lotniczej Poznań-Krzesiny, gdzie zorganizowano dla nich powitalny festyn. Poza dumnie zaprezentowanym F-16, którego wyeksponowano w lotniskowym hangarze, można było także zobaczyć inne eksploatowane samoloty, śmigłowce, sprzęt obsługi naziemnej, czy skosztować popularnej wojskowej grochówki. Ciekawscy wybierający się na poznańskie Krzesiny mogli tam dotrzeć pieszo, bądź skorzystać z komunikacji autobusowej lub kolejowej (na teren lotniska nie wpuszczano samochodów prywatnych).

Komunikacja kolejowa

W związku z festynem PKP uruchomiły kilka dodatkowych bezpłatnych pociągów, kursujących z Dworca Głównego przez Dębinę i Starołękę do stacji Poznań Krzesiny. Połączenie obsługiwały pojedyncze elektryczne zespoły trakcyjne EN57, cieszące się dużą frekwencją. Podróżni korzystający z okazjonalnej oferty kolei zmuszeni jednak byli przesiadać się na stacji w Krzesinach na autobusy komunikacji miejskiej. Powód – ponieważ „spacerowiczów” nie wpuszczano na teren lotniska od strony Bramy Krzesiny (piechotą na teren bazy można było dotrzeć jedynie od Bramy Głównej). Efekt – dostanie się do pełnego autobusu w tym miejscu chwilami graniczyło z cudem. Zainteresowani musieli zatem cierpliwie czekać na okazję, nie mając zbyt dużego wyboru.

Komunikacja autobusowa

Tradycyjnie, jak zwykle przy obsłudze dużych imprez plenerowych, poznańskie MPK uruchomiło dodatkowe bezpłatne połączenia autobusowe. Na lotnisko w Krzesinach można było dojechać autobusem na trzy sposoby. Chętni

odwiedzający obchodzącą imieniny ulicę Św. Marcin mogli dostać się do Krzesin bezpośrednio z Placu Mickiewicza podstawionymi około południa dodatkowymi przegubowcami. Drugim wariantem była dodatkowa linia autobusowa kursująca na lotnisko – teoretycznie, jak się później okazało – co 15 minut z Centrum Handlowego M1. Istniała też możliwość dojazdu dodatkowymi autobusami, również „co 15 minut”, z dworca na Starołękę.

Przewidywania a rzeczywistość

Zainteresowanie nowym wielozadaniowym samolotem okazało się tak duże, że w praktyce dostanie się do autobusów – jak i wydostanie się z nich – chwilami graniczyło z cudem. Przepelnione do granic możliwości „empekowskie” przegubowce, krążące non stop, nie były w stanie sprostać zadaniu przewiezienia takiej rzeszy zainteresowanych. Autobusy kursujące planowo od początku posiadały zaprogramowane specjalnie na tę okazję wyświetlacze z czytelną informacją, w jakim kierunku podążają.

Z upływem czasu na lotnisku pojawiało się coraz więcej ludzi i coraz więcej (ściąganych z linii???) nowych wozów (dodatkowo kursowały także turystyczne autobusy wojskowe), które okazjonalnych końcówek na wyświetlaczach już nie miały. Zaowocowało to pewną dezorientacją wśród pasażerów, którzy na wyświetlaczach nie mogli przeczytać nic – bo były wygaszone – lub jedynie informacje typu: „D Linia dodatkowa”, czy nawet takie kwiatki jak „L Port Lotniczy Ławica”!!! Doraźnie próbowano rozwiązać problem tablic, „wbijając” na wyświetlacz istniejące linie/końcówki: w autobusach kursujących do M1 pojawiało się najczęściej: „A” lub „52” kierunek „Centrum Handlowe M1”, a na Starołękę „241” kierunek „Starołęka” – to niewątpliwie należy zaliczyć na plus.

Dużym mankamentem okazał się brak wyznaczenia konkretnych miejsc postojowych, skąd mogłyby odjeżdżać autobusy w określonym kierunku. Autobusy podjeżdżały nieregularnie (co przy takim obłożeniu jest nieuniknione),



Fot.: Maciej Rudzki

a co gorsza bywało tak, że zatrzymywały się w różnych miejscach! Przez to dochodziło czasem do dość nerwowych sytuacji, bo okazywało się, że jeden autobus się w danym miejscu zatrzymał i wymienił stłoczonych pasażerów, a kolejny to miejsce przejechał, zatrzymując się np. 50 metrów dalej. W takiej sytuacji wyznaczenie prowizorycznych sektorów przystankowych, obandowanych najwykleszą taśmą i postawienie tymczasowego słupka znacznie oszczędziłoby nerwów i powstałego nieładu.

Podsumowując, tak dużego zainteresowania imprezą nie mógł do końca przewidzieć nikt. Miejmy nadzieję, że przy organizacji kolejnych imprez tych rozmiarów niektóre komunikacyjne drobiazgi zostaną bardziej dopracowane, co pozwoli zarówno usprawnić płynność komunikacji, jak i oszczędzić nerwów pasażerom.

Komentarz:

Ciesz fakt, że MPK coraz częściej włącza się w organizowane dla mieszkańców miasta imprezy masowe. Transport publiczny jest bowiem najbardziej wydajnym i najszybszym środkiem komunikacji w takich sytuacjach. Przewoźnik został nieco zaskoczony dużym zainteresowaniem imprezą w Krzesinach. Na plus należy zaliczyć szybką reakcję przedsiębiorstwa na zwiększone potrzeby (dodatkowe autobusy) i opanowanie kierowców (przy ekstremalnych warunkach pracy, braki odpowiednich komunikatów na wyświetlaczach próbowali ratować napisami zastępczymi). Minusem jest nieprzygotowanie wozów przez warsztaty (wspomniane tablice / wyświetlacze).

Marcin Jurczak

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 20 listopada 2006

| numer pojazdu | poprzednia reklama | kolor podkładu | obecna reklama | kolor podkładu |
|---|-----------------------------|------------------------|--|----------------|
| tramwaje (bez wagonów 105N i pochodnych) | | | | |
| 403 | Blue connect Era | niebieski | - | barwy MPK |
| 404 | Oficerowie | pomarańczowo-granatowy | - | barwy MPK |
| 405 | - | barwy MPK | Big Star | brązowo-czarny |
| 408 | - | barwy MPK | Warka Jasne pełne | czerwono-biały |
| 606 | - | czerwony | Nowe barwy MPK | żółto-zielony |
| 653 | - | barwy MPK | IV edycja konkursu dla makro, mikro i średnich przedsiębiorstw | niebieski |
| 676 | TARHED DUFA | biało-czerwono-żółty | IV edycja konkursu dla makro, mikro i średnich przedsiębiorstw | niebieski |
| 677 | Studio Plywania Zdrowotnego | zielony | - | barwy MPK |
| 903 | Aigo | żółto-niebieski | - | turkusowy |

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

01.10. 1818 74/2. Zuchwałość i głupota niektórych przedstawicieli przewożonej masy po prostu przeraża – oto nieznanymi sprawcy podpalili włosy współpasażerki i uciekli. Dziewczyna samodzielnie ugasiła pożar i nie skorzystała z pomocy przybyłych na miejsce służb NN, Policji i Pogotowia Ratunkowego.

05.10. Kuriozalne zgłoszenie otrzymała Centrala Nadzoru Ruchu – otóż podobno na stanowisku budowlanym Wrzoska pracownicy MPK Poznań tną na kawałki stare szyny i sprzedają je na złom. Funkcjonariusz NN udał się radiowozem na miejsce, gdzie zastał normalnie pracującą brygadę oraz konfidencjonalnie nastawionego, nietrzeźwego pracownika MPK na długotrwałym zwolnieniu lekarskim, który przyznał się do dokonania zgłoszenia.

07.10. 1661 79/1. Na przystanku przy Tarczowej pewien pasażer bawił się przyciskiem STOP, po czym po powtórny

zatrzymaniu się pojazdu nie skorzystał z otwierania drzwi i nie wysiadł. Kierowca ruszył więc po chwili w dalszą drogę, na co krewki mężczyzna podbiegł do szoferki i bijąc pięściami w pleksi zaczął wykrzykiwać rozmaite obelgi. Ulotnił się niezwłocznie po dojechaniu do kolejnego przystanku.

08.10. Kobieta prowadząca corsę nie opanowała trudnego przecięż pojazdu i w środku nocy staranowała wysepkę Park Wilsona w stronę Górczyna. Do rana posprzątano i usunięto połamane barierki, więc nie było utrudnień w ruchu tramwajów. Zryty chodnik naprawiono kilka dni później.

08.10. 1654 68/1. Siwym rankiem na przystanku Białczańska na monitoring nagrała się niezwykła scena ataku grupy wysiadającej młodzieży na śmietniczkę i młotek bezpieczeństwa. Oba rekwizyty padły łupem wyrostków, którzy rozplynęli się w okolicznej mgłę.

08.10. Poczuwający się do odpowiedzialności za jakość komunikacji w swoim mieście pasażer zgłosił telefonicznie na CNR, iż tablica świetlna na pętli Ogrody nadal wyświetla wszystkie kursy, łącznie z sezonowymi, co w stałych odstępach czasu doprowadza do rozsierdzenia grupy oczekującej na autobusy linii 95.

11.10. 330+331 13/1. Wyjazdowy kurs na Junikowo nie przebiegł pomyślnie. Na przystanku Ostroroga motorniczy spostrzegł w lusterku pewne poruszenie koła drzwi drugiego wagonu, spowodowane dziwnym zachowaniem dwóch spóźnionych imprezowiczów. Spróbował podjąć z nimi mediację w zakresie zamknięcia drzwi i dalszej jazdy, w tym jednak momencie został zaatakowany pięściami przez jednego z nich, a tablicą boczną z termometrem przez drugiego. Szczęśliwym trafem w tym momencie przejeżdżał obok radiowóz Policji. Motorniczy przytomnie zatrzymał funkcjonariuszy, a ci zatrzymali napastników. Wagon odstał jednak 2 godziny na Junikowie – do czasu zakończenia składania zeznań przez motorniczego.

13.10. 1213 237/1. W DAF-ie pędzącym w stronę Koziegłów młoda pasażerka niefrasobliwie bawiła się buteleczką z gazem obronnym, skutkiem czego ta rozszczelniła się. Efekt przeszedł najśmielsze (nie)oczekiwania sprawczyni, bowiem praktycznie jednodrzwiowy autobus z pełnymi szybami stanowił doskonale pomieszczenie na „akwarium”. Wszyscy pasażerowie wraz z kierowcą, kichając i płacząc, opuścili nockę do czasu odtajania i wywietrzenia. „Małą lady pank” zabrała Policja.

13.10. 509 14/3. Wczesnym popołudniem na pętli Sobieskiego motorniczy ze zgrozą zauważył, jak zdradzająca oznaki upośledzenia dziewczyna podkasła spódnicę, uchyliła bieliznę i oddała mocz wewnątrz wagonu w rejonie ostatnich drzwi. Wezwano Policję, która zajęła się niesympatyczną pasażerką, zaś motorniczy, nie chcąc odstawać więcej niż to konieczne i zmieniać wozu, sam umył podłogę w tramwaju, skutkiem czego opuścił tylko jedno kółko.

14.10. O godzinie 0:40 pędzący na Most Królowej Jadwigi samochód osobowy wycedził z dużą prędkością w ustawione na drodze oznakowanie zabezpieczające miejsce łatania dziur w asfalcie, powstałych wzdłuż szyn tramwajowych. Po staranowaniu znaków kierowca z dużą prędkością o włos minął pracowników ekipy remontowej. Jako że na miejscu pozostała przednia tablica rejestracyjna, pracownicy wezwali Policję i Nadzór Ruchu, którzy po przybyciu na miejsce spotkali także uciekiniera. Tenże nie chciał przyznać się do winy, która jednak została jednoznacznie orzeczona przez Policję. Dodatkową stratą była przednia szyba samochodu, która potukła się w drobny mak.

14.10. 1098 P/1. O 7:30 rano nastąpiło wstrzymanie ruchu we wszystkich kierunkach na skrzyżowaniu w Zakrzewie, będące efektem kolizji samochodów osobowych. Na godzinę utknął w nim autobus sezonowej podmiejskiej pospiesznej (niepotrzebne skreślić) linii P. Po zwolnieniu przebiegu kontynuował opóźnione kursy do Sierosławia i Kaponiery, lecz w następną podróż zdążyła wyjechać za niego rezerwa w postaci P/R N4020 1368.

14.10. 808 9/3. W kategorii „artyzm komunikacyjny” wysoko postawił poprzeczkę motorniczy *holendra*, który w dniu zamknięcia Górnej Wildy wyjął klocek ze zwrotnicy, przelożył ją, a następnie pojechał na trasę gdzie wymieniano sieć trakcyjną, utykając na odcinku bez napięcia. Wyciągnięto go stamtąd tyłem za pomocą naszego żółtego stara.

14.10. 503 15/1. Zdruzgotany motorniczy zgłosił dyżurnemu na Budziszynskiej całkowite zamalowanie lewej burty od środka do końca wozu, a także całego tyłu pojazdu w jego wnętrzu. Niestety absolutnie nie potrafił określić, gdzie zajęcie mogło mieć miejsce. Kłania się brak monitoringu w combinach...

15.10. 1008 75/1. Znów rozpylenie gazu! Tym razem z premedytacją, na Będzińskiej. Trzech gówniarzy niestety uciekło, skutki podobne jak przy zdarzeniu na 237.

15.10. 657 11/1. Klasyczna już niemal sytuacja – żarówkom oświetlenia wewnętrznego poszły w sukurs kable i podsufitka, które również raczyły zapłonąć. Pożar udało się ujarzmić.

15.10. Mercedes vito potracił przy targach na Głogowskiej dwóch motocyklistów, którzy nieco poturbowani znaleźli się na torowisku tramwajowym. Ponieważ nie byli w stanie go opuścić, powstało wstrzymanie do czasu przyjazdu karettek. Jako pierwsze stało w nim combino 509 jako 14/4.

17.10. 240+239 13/6. Potracony przez samochód pies dostał się na torowisko tramwajowe przy skrzyżowaniu Ratajczaka i Św. Marcina. Ranne i przerażone zwierzę nie było w stanie ruszyć się z miejsca, więc powoli utworzył się korek tramwajów. Służby techniczne MPK za pomocą technicznej maty wyniosły psiaka w bezpieczne miejsce, gdzie zaczekał na przybycie weterynarzy z lecznicy dla zwierząt.

17.10. 176+175 5/2. Pierwszym wagonem piątki podróżowało wieczorową porą dwóch rozbawionych jegomości. Na pokładzie

tramwaju spożywali oni napoje alkoholowe, palili papierosy i lżyli wszystkich współpasażerów. Motornicza wykazała się dobrą oceną sytuacji i po dojechaniu do przystanku Rynek Łazarski zatrzymała przejeżdżający radiowóz. Zdumieni taką zuchwałością pracownicy MPK rozbójnicy rzucili się do ataku na funkcjonariuszy Policji! Po kilku chwilach szarpanina zakończyła się sukcesem sił porządkowych, a łobuzerię odwieziono za kratki pod ciężkimi paragrafami.

19.10. 1045 68/9. Przed podążającym Strzeszyńską MAN-em jechała sobie wyładowana gruzem ciężarówka. Spokojna atmosfera tego przejazdu została zakłócona raz na zawsze, gdy pokaźna porcja ładunku zsunęła się z wywrotki i uderzyła w przednią szybę autobusu, który musiał zakończyć służbę przed czasem.

19.10. 17/5. Pod wieczór motorniczy (notabene o wdzięcznym numerze służbowym, identycznym z oficjalnym numerem inwentarzowym naszej historycznej eNki) zepsuł skład 92+91 i zjechał na wymianę na Głogowską. Jako ersatz dostał 230+229 z wyświetlaczami i pojechał włączyć się w plan od Mostu Teatralnego. Tam stwierdził, że nie potrafi na komputerze zalogować numeru linii i na ciemno zawiózł pasażerów na Starołękę, skąd ponownie zjechał na S1, by wymienić wóz na taki bez elektronicznych ekstrawagancji. Głogowskiej gratulujemy wyszkolonej kadry!

23.10. 332+333 17/9. Wieczorkiem na Nowym Mieście doszło do nagłego pobicia obywatela Ukrainy w II wozie składu 332+333. Napastnik zerwał hamulec bezpieczeństwa, rozepchnął drzwi zrywając blokadę i uciekł w mrok nocy. Żywotny Ukrainiec odmówił udzielenia sobie pomocy lekarskiej.

1.11, 9.11. W tym miesiącu już dwukrotnie tramwaje z wydziału S-1 najeżdżały na inne pojazdy szynowe. Szczegóły za miesiąc. W związku z coraz gorszymi warunkami do jazdy apelujemy o ostrożność, zwłaszcza przy dojeżdżaniu do przystanków.

Zbiórówka: tym razem podliczyliśmy także *stopiątki*, które natychmiast wskoczyły na pozycję lidera w ilości spowodowanych zatrzymań. Spośród 30 awarii najczęstszymi były urwane wały kardana, zaniki niskiego napięcia i upalone przewody wysokiego napięcia. Na drugim miejscu uplasowały się taty – 9 awarii: trzykrotnie wózek C, dwukrotnie niskie, po razie wózek B, wózki ABC (pierwsza awaria taty pod wodzą klubowicza! Maltankowi gratulujemy!) i zanik rozruchu. Pięć razy wstrzymania powodowały *holendry* (wysokie napięcie, blokada drzwi i trzykrotnie sekcynny), cztery razy zaś *helmuty* (w tym stanięcie na sekcynnym w wykonaniu Arnolda). Po trzy razy stanęły combina (komputer i dwukrotnie drzwi) oraz wahadełka (nastawnik, niskie i skręcona noga motorniczego przy zmianie kierunku jazdy).



Piątek trzynastego okazał się być pechowy dla kierowcy Hondy Civic który zajeżdżał drogę *stopiątkom* na ul. Grunwaldzkiej (pomiędzy Grochowską a Palacza).

Fot.: Marcin Jurczak

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 Badosz, 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.

oraz nastawniki T401. W 1957 roku wagon ex 122 (zniszczony w czasie wojny), został wyremontowany i zmodernizowany do standardów pozostałych wagonów serii. Nadano mu nowy numer 2050 i używano w celach szkoleniowych. Od 1965 roku wagony typu Z przebudowywano na wagony doczepne. W niektórych (121, 127, 135, 136) zdemontowano tylko pantograf, silniki i aparaturę rozruchową. W innych (123, 128 i 139) zdemontowano także opory rozruchowe na dachu i reflektor, a zamontowano światła tylne od wagonu typu N. Do lat osiemdziesiątych przetrwało kilka sztuk tramwajów typu Z, używanych jako gospodarcze. Wagon 2050 ex 122 przekazano na złom po wypadku w roku 1981. Do dnia dzisiejszego nie zachował się niestety ani jeden egzemplarz tego typu przedwojennego tramwaju.

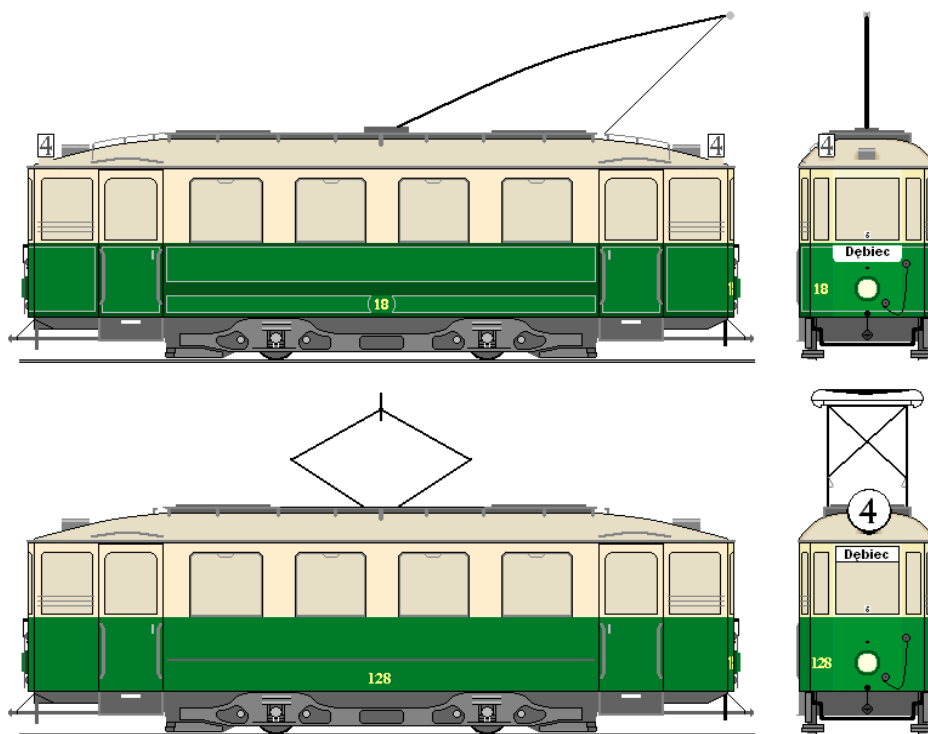
„Na torach” – Zieleniewski

Jędrzej Nowak

Firma L. Zieleniewski z Sanoka została producentem tramwajów dla Poznania w roku 1929. Był to zakup, który Poznańskie Koleje Elektryczne planowały z okazji przypadającej na ten właśnie rok PeWuKi, czyli Powszechnej Wystawy Krajowej. W tamtym czasie eksploatowane przez PKE tramwaje, w większości z przełomu wieków, wymagały natychmiastowej wymiany. Jedynym nowoczesnym taborem były zakupione pięć lat wcześniej czeskosłowackie wagony typu R produkcji Ringhoffer. Ponieważ wygląd zewnętrzny Ringhofferów został zatwierdzony jako obowiązujący w dostawach nowych wozów dla Poznania, Zieleniewski stworzył tramwaj o identycznym wyglądzie i wymiarach, z aparaturą elektryczną nowych Brown Boveri. Wagon był oczywiście dwukierunkowy (jak wszystkie ówczesne konstrukcje), wyposażony w standardowy odbierak pałkowy, zakończony rolką. Liczba miejsc siedzących wynosiła 24, a stojących 30. Pojazdy dostarczono w dwóch partiach. 15 sztuk przybyło do Poznania przed samą PeWuKą, szybko wprowadzono je do liniowej eksploatacji. Pozostałe pięć nie miało kompletnego wyposażenia, przez co ich eksploatacja rozpoczęła się dopiero w 1930 roku. Czasy ich świetności trwały do początku II wojny światowej, kiedy to zaczęto sprowadzać wagony z Niemiec.

W czasie walk o miasto wóz numer 122 ucierpiał na tyle poważnie, że został odstawiony, lecz postanowiono go nie złomować. Po wojnie do Poznania trafiła spora dostawa wozów szczecińskich, ponadto nadal eksploatowano wagony niemieckie. Tramwaje z Sanoka wymagały modernizacji, by mogły sprostać wymaganiom powojennego miasta. Początkowo wymieniano pantografy pałkowe rolkowe na nożycowe, później także montowano kasety na tablice kierunkowe na przedniej szybie, kierunkowskazy i nowe oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne, a także nowe silniki Lt31 o mocy 60 kW

| Podstawowe dane wagonów typu Z | |
|--------------------------------|--|
| Producent | L. Zieleniewski Sanok |
| Wymiary (dł. / szer. / wys.) | 10700 / 2180 / 3250 mm |
| Liczba osi / wózków | 2 / 1 |
| Liczba silników / moc łączna | 2 / 69,6 |
| Lata produkcji | 1929 |
| Lata dostaw | 1929 |
| Ilość dostarczonych | 20 sztuk |
| Zakres numeracji | 1-15; 104-108 |
| Zmiany numeracji | 104-108 na 16-20 (1936 r.) 1-20 na 120-139 (1941 r.) 120 na 122' (1951 r.) ex 122 na 2050 (1957 r.) 123, 128, 139 na 606, 610, 613 (1965 r.) |
| Wagony zachowane | nie zachował się żaden wagon typu Z |
| Stacjonowanie (zajezdnie) | ul. marszałka Focha / Głogowska ul. Gajowa |



Rysunek górny: stan fabryczny z 1929 roku

Rysunek dolny: stan po modernizacji powojennej

Rys.: Jędrzej Nowak