

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 12 (80)
24 grudnia 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Tramwajowa Kasia – po raz jedenasty

Mikołaj Wydra

Dzień 25 listopada 2006 r. Wielu ludzi sterczących o poranku w kuchni z zaspanymi oczami, kubkiem kawy w rękę i permanentnym brakiem pomysłów na spędzenie wolnej soboty, z pewnością nawet nie wiedziało, że tego dnia kolejarze i tramwajarze obchodzą swoje święto. Wszystko to za sprawą imienin Katarzyny. To właśnie św. Katarzyna „opiekuje się” ludźmi pracującymi za sterami pojazdów komunikacji publicznej dla dobra społeczeństwa. Poznański Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, przy współpracy MPK Poznań, postanowił już po raz jedenasty przybliżyć mieszkańcom stolicy Wielkopolski pracę motorniczych i kierowców miejskiego przewoźnika.

Osoby zainteresowane tematyką komunikacyjną w godzinach 12:00-16:00 miały szansę zwiedzić dwie zajezdnie tramwajowe – przy ul. Madalińskiego i Głogowskiej – oraz bazę autobusową mieszczącą się przy ul. Kaczej. W podróży wagonami i autobusami dzielnie towarzyszyli im mundurowi członkowie KMPS, dzieląc się swą ogromną wiedzą na temat poznańskiej komunikacji miejskiej. Odbывała się przy tym kwesta w ramach coraz bardziej rozpropagowanej wśród poznaniaków akcji „Ratujmy stare bimby!”. Podczas jedenastej już „Katarzynki”

można było przejechać się bardzo różnorodnym taborem. Do zajezdni przy ul. Głogowskiej kursowały wagony 102N 1 i 13N 115 na linii 22, natomiast szlak pomiędzy wozownią Gajowa a Madalińskiego przecierał skład N+ND 602+456. Jadąc do bazy MPK przy ul. Kaczej można było doznać szoku. Podczas podróży jednym z jeliczy otablicowanych jako setka – popularnym *ogórkiem* z przyczepką typu P01 lub wozem PR110 – pasażerów ogarnęła magia wspomnień rodem z poprzedniego ustroju, którą po kilkunastu minutach jazdy brutalnie zburzył widok placu postojowego zajezdni Kacza. Zdecydowaną większość „odpoczywających” na nim wozów stanowiły nowoczesne autobusy niskopodłogowe MAN. W takim otoczeniu trudno było sobie wyobrazić, że człowiek znajduje się np. w latach 70. XX wieku. Maszyny, która pozwalałaby cofnąć czas, niestety jeszcze nie wynaleziono, zatem uczestnikom imprezy przyszło zapoznać się z aktualnym stanem każdej ze zwiedzanych wozowni.

Atrakcji było wiele – goście mogli przymierzyć się do roli kierowcy w kabinach poszczególnych pojazdów, a nawet na kilka minut poczuć się jak prawdziwi motorkowi MPK, wykonując składem wagonów generacji 105N (z pasażerami!)



Członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, na chwilę przed rozpoczęciem imprezy.

Fot.: Leszek Kowal



Przedwyjazdową naradę prowadzi Prezes Klubu.

„rundkę” wokół zajezdni mieszczącej się na Łazarzu. Bezpieczeństwa całego przedsięwzięcia strzegł czujny instruktor, nie pozwalając młodym adeptom sztuki tramwajarskiej na zbyt dalekie odpląnięcie w marzenia. Ciekawym punktem programu były również przejazdy przez myjnię, którą posiada każda ze zwiedzanych zajezdni. Po zaprezentowaniu cyklu codziennej obsługi taboru wielu uczestników imprezy było wręcz oszołomionych tym, jak wiele czynności należy wykonać, aby po całym dniu pracy kierujący pojazdem mógł spokojnie udać się do domu.

Reakcje gości MPK i KMPS wyrażały uczucia lepiej niż słowa. Jak co roku zostali oni zaskoczeni kolejną porcją ciekawostek i wrażeń, które z pewnością przelożą się na sympatię, szacunek i zrozumienie dla jeźdźców, którym czasami (z reguły nie



Specjalne wydanie klubowej gazety, pod nazwą „Przystanek Katarzynka” rozeszło się w liczbie 80 egzemplarzy. Druk sfinansował KMPS, a pieniądze zebrane ze sprzedaży trafiły do puszek kwesty. W specjalnym numerze Przystanku znalazły się krótkie opowiesci o poszczególnych zajezdniach i szczegółowy plan imprezy.

z ich winy) zdarza się pojawić wraz ze swoimi stałowymi rumakami kilka minut „po czasie”.

Trasa przejazdu poszczególnych linii specjalnych:

LINIA NR 100 – ZAJEZDZIA KACZA
ZAJ.GAJOWA – ZAJ.KACZA – ZAJ.GAJOWA

LINIA NR 22 – ZAJEZDZIA GŁOGOWSKA
ZAJ.GAJOWA – ZAJ.GŁOGOWSKA – ZAJ.GAJOWA.

LINIA NR 23 – ZAJ. MADALIŃSKIEGO
ZAJ.GAJOWA – ZAJ.MADALIŃSKIEGO – ZAJ.GAJOWA

Chcielibyśmy serdecznie podziękować MPK w Poznaniu za umożliwienie organizacji imprezy oraz firmie Transkom za użyczenie autobusu Jelcz PR110.



Ze względu na duże zainteresowanie imprezą, liczba wagonów historycznych okazała się niewystarczająca. U uruchomiliśmy zatem także tabor liniowy w postaci holendra nr 801. W drugim holendrze (802) mieściło się stoisko Przystanku i poczekalnia dla pasażerów.



Wóz nr 1663 wystąpił w roli pojazdu, na przykładzie którego przeprowadzano na zajezdni A-3 Obsługę Codzienną. W sumie trzykrotnie. Autobus przejeżdżał przez halę przeglądową, był tankowany i myty.

Fot.: 4*Marcin Jurczak

Zapraszamy Czytelników do współtworzenia Przystanku Panie, gdzie ten tramwaj jedzie?

Wszystkich zainteresowanych komunikacją miejską zachęcamy do zadawania pytań związanych z tą dziedziną. Osoby pragnące dowiedzieć się czegoś więcej o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, podmiejskiej i kolejowej w aglomeracji poznańskiej, a także o działaniach Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, prosimy o przesyłanie pytań na nasz adres mailowy. Na łamach nowego działu postaramy się odpowiedzieć na wszystkie pytania. Mamy nadzieję, że powstanie w ten sposób stała rubryka, tworzona zarówno przez Czytelników Przystanku, jak i jego Redakcję. Zachęcamy także do dzielenia się własnymi refleksami i pomysłami. Najciekawsze listy publikować będziemy na łamach *darmopisma*.

**Piszcie na adres:
pytanie_do_przystanku@tlen.pl**

Od dłuższego czasu myślałem nad stałą rubryką na łamach Przystanku – rubryką, w której co miesiąc spotykałbym się z czytelnikiem kultowego darmopisma KMPS. W ten sposób zrodziła się idea działu pt. „Panie, gdzie ten tramwaj jedzie?” – działu, który w zamierzeniu masz współtworzyć również Ty, Drogi Czytelniku. Serdecznie zapraszam do współpracy i czekam na Wasze pytania.

Łukasz Bandosz

Autor jest wiceprezesem Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, pracownikiem Urzędu Miasta Poznania na stanowisku związanym z transportem zbiorowym osób, a także motorniczym w MPK.

Z wizytą u Św. Wawrzyńca

Krzysztof Dostatni, Maciej Rudzki

W dniu 7 grudnia br. w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. Św. Wawrzyńca w Krakowie odbyło się spotkanie Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu. Zainteresowani pracą tego ogólnopolskiego klubu, skupiającego przede wszystkim członków Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, postanowiliśmy nawiązać kontakt z organizacją o podobnym profilu działalności i udaliśmy się na delegację do Krakowa w składzie dwuosobowym, tj. KD i MR. Warto zaznaczyć, że zebranie odbywało się w zabytkowej zajezdni tramwajowej, w której obecnie trwają prace restauracyjne, prowadzone między innymi dzięki funduszom unijnym, wywalczonym przez dyrektora istniejącego na terenie zajezdni Muzeum Inżynierii Miejskiej. Punktualnie o godzinie 11.00 w jednej z dawnych hal zajezdni przy ul. Św. Wawrzyńca rozpoczęło się seminarium, w którym wzięło udział kilkunastu delegatów z różnych miast Polski. Wygłoszono 3 referaty.

Pierwszym prelegentem był pan Waldemar Brzoskwinia, który pokrótce przybliżył zgromadzonym historię tramwaju wąskotorowego w Krakowie, funkcjonującego w tym mieście w latach 1901-1953. Pomimo istnienia bardzo skąpej dokumentacji, ślady po tym środku transportu zachowały się do dzisiaj. Pamiątkami są m.in. pozostałości torowiska na ul. Szewskiej czy zarysowania (po pantografach krążkowych) na sklepieniu Bramy Floriańskiej. Niewątpliwą ciekawostką krakowskiego tramwaju wąskotorowego był nietypowy rozstaw torów wynoszący 900 mm. Wielkość ta była podyktowana koniecznością poprowadzenia linii tramwajowej przez Bramę Floriańską, do szerokości której dopasowano szerokość torów. Rozwiązanie nietypowe jak na owe czasy, aczkolwiek pomysłowe i odważne. Konstrukcja Bramy Floriańskiej miała istotny wpływ na infrastrukturę krakowskiej linii wąskotorowej nie tylko w tym obszarze. Brama wymusiła także obniżenie poziomu ulicy w taki sposób, aby umożliwić poprowadzenie sieci trakcyjnej. Obiekt Bramy Floriańskiej już wtedy traktowany był jako zabytek i niedopuszczalna była ingerencja budowniczych w zmianę wysokości sklepienia bramy. Należy także wspomnieć, iż budowa wąskotorowych wagonów krakowskich odbiegała od panujących w tym czasie trendów.

Otóż tramwaje te jako jedyne posiadały dwa świetliki na dachu – i to również za sprawą wysokości sklepienia Bramy Floriańskiej. Różnica polegała na tym, że w wagonach krakowskich odbieraki prądu zamocowane były do samego poszycia dachu, w prześwicie między dwoma świetlikami, natomiast w zwykłych tramwajach w tamtych czasach odbieraki prądu mocowane były na konstrukcji dachu podwyższonej przez świetlik.

Niestety do dnia dzisiejszego nie zachował się żaden z wagonów wąskotorowych. Dlatego referat zakończony był apelem kolegów z Krakowa. Być może któryś z naszych czytelników podczas podróży po Polsce zauważy gdzieś wagon z nietypową konstrukcją dachu i dwoma świetlikami – z pewnością będzie to wagon krakowski. W takim przypadku prosimy o kontakt.

Kolejny referat, wygłoszony przez pana Jacka Kołodzieja, poświęcony był historii tramwaju w Tarnowie, który



Odnowiona fasada zajezdni przy ul. Wawrzyńca.

Fot.: Maciej Rudzki

funkcjonował w latach 1911-1942. Mimo, że od daty jego likwidacji minęło sporo czasu, to do dnia dzisiejszego miłośnicy komunikacji znajdują tam pamiątki po tarnowskiej linii tramwajowej, głównie w postaci rozet na budynkach. Czujne oko wypatrzy w Tarnowie również charakterystyczny słupek przystankowy, wyraźnie podkreślający obecność tramwaju w tym miejscu. Podobnie jak po wąskotorowych tramwajach krakowskich, o tramwaju tarnowskim znaleźć można niewiele publikacji.

Jako ostatni z prelegentów wystąpił dyrektor Muzeum Inżynierii Miejskiej, pan Stanisław Pochwała, przedstawiając plany i pokazując postęp prac przy renowacji kompleksu zajezdniowego przy ul. Św. Wawrzyńca w Krakowie, gdzie mieści się MIM. Zabytkowa zajezdnia na Kazimierzu na remont czekała długie lata. Do tej pory wewnątrz hali głównej znajdowała się ekspozycja poświęcona motoryzacji i komunikacji miejskiej. Z zewnątrz budynek wyglądał jednak mało zachęcająco, więc odnowiono elewację, tym samym przywracając jego oblicze sprzed stu lat. Obecnie kończą się prace w hali tramwaju konnego. W tym roku ruszyła modernizacja hal tramwaju elektrycznego (odrestaurowana fasada na zdjęciu). Do renowacji pozostanie jeszcze jedna hala, w której stacjonowały wagony normalnotorowe – po remoncie stanie się ona muzealnym garażem dla tramwajowych zabytków. Odnowa czeka także nawierzchnię całego placu, na którym znajdują się zabytkowe obiekty. Plany Muzeum przewidują połączenie zajezdni z sąsiadującą starą gazownią, która pomału

również otwiera się dla zwiedzających. Dzięki takiemu połączeniu obiekt stanie się jeszcze ciekawszy, łącząc w sobie dwa różne tematy z zakresu inżynierii i działalności miasta. Warto podkreślić, iż już teraz Muzeum Inżynierii Miejskiej funkcjonuje jako instytucja dydaktyczna. Wiele szkół odwiedza obiekty muzeum, gdzie ich uczniowie mogą uczestniczyć w prawdziwej lekcji historii. Jest to aspekt warty podkreślenia i z pewnością wykorzystany przez krakowskich kolegów w staraniach o pozyskanie środków unijnych. Miejmy nadzieję, iż poznańscy urzędnicy w podobny sposób podejną do kwestii zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. KMPS występuje bowiem z ogromną inicjatywą społeczną – dzięki temu, jak również dzięki poparciu społeczeństwa dla potrzeby dbania o zabytki techniki, uwzględniając także dydaktyczny aspekt instytucji muzeum, mamy naprawdę duże szanse na zdobycie unijnych funduszy na odrestaurowanie przepięknych hal zajezdni Gajowa z 1880 r.

Krakowskie spotkanie należy uznać za bardzo interesujące. Dzięki niemu nasze stowarzyszenie nawiązało kontakty z dość dużą organizacją ogólnopolską, mającą ogromną siłę opiniotwórczą w dziedzinie komunikacji. Miejmy nadzieję, że w przyszłości pozyskane kontakty będą się rozwijały i zaowocują korzyściami w działaniach realizowanych na gruncie poznańskim i nie tylko. Być może dzięki nim łatwiej nam będzie wspólnie z Krakowem odbudować poznańską legendę, czyli „dwa pokoje z kuchnią”.

15. rocznica likwidacji linii nocnych Historia malowana teraźniejszością

Mikołaj Wydra

Noc z 18 na 19 listopada 1991 r. Po 28 latach zawieszono kursowanie nocnych linii tramwajowych po poznańskich szlakach. A tych przez ów okres pojawiło się bardzo dużo: 1N, 4N, 5N, 8N, 9N, 10N, 11N, 13N, 15N. Obecnie po stolicy Wielkopolski można przejechać się tylko jedną regularną tramwajową linią nocną, ale daleko jej do dawnej świetności nocnych tramwajów Poznania.

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych uświetnił piętnastą już rocznicę tego wydarzenia przejazdem wagonami N+ND i 102N. Co ciekawe, z myślą o owej imprezie, odbywającej się

w nocy z 19 na 20 listopada 2006 r., rozpisano specjalny rozkład, który umożliwiał cofnięcie się w czasie. Uwzględnił on wszystkie linie, które dokładnie 15 lat wcześniej zjechały po raz ostatni do zajezdni.

Impreza rozpoczęła się o godz. 22:30 na ul. Towarowej. Nocną eskapadę uświetniło przybycie sporej grupy gości z innych miast, co w sumie z członkami KMPS dało liczbę ponad 60 uczestników. Ten przejazd musiał się udać...

I tak też się stało. Po przywitaniu sympatyków komunikacji miejskiej przez prezesa KMPS Krzysztofa Dostatniego tramwaje – jako linia 10N – wyruszyły w stronę pętli na Dębcu. Po dotarciu na miejsce radości nie było końca. W osłupienie zostali wprawieni natomiast pasażerowie oczekujący na ostatnie liniowe kursy dwójek, dziewiątek i dziesiątek. Nieczęsto zdarzało im się chyba widzieć aż tylu zapaleńców z aparatami, fotografujących dość nietypowe obiekty o tak dziwnej porze. Podobnie wyglądali ludzie na Placu Wiosny Ludów, gdzie z kolei jako linia 9N wagony ustawiły się do pamiątkowych zdjęć.

Na chwilę zastygły w swych pozach – niczym Stary Marych – praktycznie wszystkie osoby oczekujące na ciepłe przekąski w okolicznych punktach gastronomicznych. Wszak była już prawie północ. Mimo wszystko trzeba przyznać, że zielone wagony doskonale uzupełniły tętniące życiem centrum miasta. Po wykonaniu fotografii udaliśmy się dalej w podróż linią 9N. Kolejny niesamowity fotostop, tym razem bez udziału osób postronnych, odbył się przy zabytkowej „zielonej budce” na Sołacz. Klimat, jaki stworzyła obecność dwóch zabytkowych dziewiątek, udzielił się chyba wszystkim.



Fotostop na Junikowie.

Fot.: Mikołaj Wydra

To miejsce jest naprawdę niepowtarzalne, szczególnie jeśli człowiek znajduje się w nim przed godziną pierwszą w nocy, w totalnej ciszy, a jedyną przeszkodą akustyczną zakłócającą kontemplację chwili jest dźwięk statywów rozkładanych przez maniaków, którzy przeżywają tę chwilę tak samo jak my. Magia, totalna magia...

Po dojeździe do pętli Piątkowska, wycieczka wróciła pod dawny hotel Merkury, aby dalej jako linia 13N pognać w stronę końcówki mieszczącej się na Junikowie. Tutaj przez 15 lat przerwy w kursowaniu tramwajów nocnych otoczenie niewiele się zmieniło. W powietrzu unosiła się mgła. Widok równie niezapomniany, jak sołackie historie malowane teraźniejszością. Wagony stojące obok siebie, otablicowane jako linia 13N, wyglądały wręcz zjawiskowo dla osób przyzwyczajonych do obecności na poznańskich torowiskach niskopodłogowych siemensów Combino. Po prostu czary... Przyszedł czas, aby opuścić Junikowo – rozkład gonił. Wagony N+ND i 102N ponownie dotarły na Rondo Kaponiera, aby dalej udać się na Miłostowo...

Kolejna przycementarna pętla. Tutaj jednak ciszę i szum drzew, które ożywiał listopadowy wiatr, przerwały sympatyczne rozmowy sporej grupy ludzi. Była trzecia nad ranem. Dobre duszki, przeciskające się alejkami miłostowskiego cmentarza, musiały się niezłe zdziwić – a to tylko grill przygotowany przez ludzi, których pasją są *parówki*, niekoniecznie w wersji kulinarnej. Atmosfera była wspaniała. Wiele osób miało okazję poznać bliżej kolegów z innych miast. Wszyscy doskonale dogadywali się ze sobą. Czas na Miłostowie upływał niesamowicie miło i szybko przyszła pora odjazdu z pętli celem zaliczenia przejażdżki ostatnią trasą przygotowaną na tę noc. Była to jakże bliska autorowi tekstu linia 4N. Tramwaje ruszyły trasą przez Górny Taras Rataj. Koniec lat 90. – to właśnie pierwsza myśl, która zrodziła się w głowach uczestników imprezy, kiedy z okien eNki bądź Kanciaka oglądali ratajskie



Dwie brygady linii N9 na ul. Fredry.

Fot.: Mikołaj Wydra

blokowiska. Widok równie specyficzny, co niebywale pięknie przywracający obraz dawnych czasów, w których to często swój załazek znalazła życiowa pasja, trwająca po dziś dzień.

Tramwaje linii 4N, subtelnie „klekocząc” kołami na zwrotnicach nocnego Poznania, dotarły ostatecznie do punktu wyjścia – ul. Towarowej, gdzie zakończyła się cała impreza. Przejazd był zdecydowanie jednym z najbardziej klimatycznych, w których mojej skromnej osobie dane było uczestniczyć. Mam nadzieję, że podobną dozę magii odczuli pozostali uczestnicy imprezy. Przecież „(...) to tylko Ezoteryczny Poznań”, jak śpiewał wokalista poznańskiego zespołu Pidżama Porno...

Szybciej na cmentarz

Jan Gosiewski

W piątek 8 listopada o godz. 11.00 spod budynku dyrektorskiego przy ul. Głogowskiej wyruszył tramwaj Combino, wioząc w kierunku Junikowa przedstawicieli władz miasta, ZDM



Modernizacja systemów sterowania ruchem to piękne zwieńczenie remontu torowiska na ul. Grunwaldzkiej, przeprowadzonego w roku 2003.

Fot.: Marcin Jurczak, 04.07.2003

i MPK oraz liczne grono wyposażonych w mikrofony i kamery dziennikarzy lokalnych mediów. Co było powodem tej dość oryginalnej wycieczki? Otóż dobiegła końca modernizacja sygnalizacji świetlnej na trasie Grunwaldzkiej i w ten właśnie sposób postanowiono pokazać zaproszonym gościom, jak w praktyce wygląda wprowadzony na odcinku od ul. Palacza do pętli na Junikowie priorytet dla tramwaju.

Całość wykonanych prac dofinansowana została ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – projekt zatytułowany „Zintegrowany system sterowania ruchem w ul. Grunwaldzkiej” otrzymał bowiem pozytywną ocenę i został zakwalifikowany do realizacji w ramach Działania 1.6 ZPORR „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach”. Łączne nakłady na realizację projektu wyniosły ok. 4,5 mln zł, a UE sfinansowała 50% tej kwoty. Zakres projektu obejmował unowocześnienie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach Grunwaldzkiej z ulicami: Palacza, Jugosłowiańską, Mieczurina, Jawornicką, Jeleniogórską, Grotkowską i Malwową (wraz z przejściami dla pieszych), dzięki czemu możliwe było włączenie ich do systemu komputerowego centrum sterowania ruchem. Zamontowane zostały pętle detekcyjne dla tramwajów i pozostałych pojazdów, a także przyciski i sygnalizatory akustyczne dla pieszych. Dotychczasowe sterowniki zostały wymienione na zapewniające odpowiedni poziom priorytetu

dla komunikacji szynowej, a stare sygnalizatory zastąpiono nowymi, energooszczędnymi i lepiej widocznymi. Pętle indukcyjne dla samochodów zostały uzupełnione o system wideodetekcji – wykrywający pojazdy w oparciu o sygnały z kamer umieszczonych ponad jezdnią.

Teoretyczne założenia modernizacji przewidywały skrócenie czasu przejazdu z Junikowa do centrum o trzy minuty. Oczywiście szybszy będzie także przejazd w kierunku przeciwnym – na największy poznański cmentarz. Podczas przejazdki inauguracyjnej faktycznie dało się zauważyć,

że czas oczekiwania na „pionową kreskę” jest zdecydowanie krótszy niż dotychczas. Potwierdzają to także doniesienia klubowych motorniczych. Kolejnym krokiem będzie zapewne odpowiednia korekta rozkładów jazdy – miejmy więc nadzieję, że za jakiś czas, jak to niestety już się zdarzało, odpowiedzialni za priorytety i sterowniki nie zapomną o tym, że celem projektu było przyspieszenie komunikacji publicznej. Projektantom i wykonawcom gratulujemy i życzymy kolejnych takich – ukierunkowanych przede wszystkim na pasażerów komunikacji miejskiej – modernizacji na pozostałych trasach tramwajowych w Poznaniu.

Kup Pan tramwaj

Marcin Jurczak



Tatry KT4Dt mają być w MZK Szczecin eksploatowane zarówno jako solówki, jak dwuskłady. Na zdjęciu podczas nocnej imprezy tramwajowej zorganizowanej przez Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Fot.: Marcin Jurczak

Temat zakupu nowego taboru tramwajowego powraca jak bumerang. O ile bowiem tabor autobusowy jest w naszym mieście systematycznie odmładzany, o tyle sytuacja w tramwajach wygląda dużo gorzej. Przyczyna tego stanu rzeczy jest prosta. Nowy tramwaj jest kilka razy droższy niż nowy autobus przegubowy. Ze względu na to, że koszty zakupu partii wagonów to co najmniej dziesiątki milionów złotych, nie jest możliwa wymiana taboru tramwajowego wyłącznie ze środków Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Ostatnie zakupy

Fabrycznie nowych wagonów przybyło na naszych torach niewiele. Od połowy lat 90. były to zaledwie 24 tramwaje niskopodłogowe – licząc dwa przetargi na dostawę wagonów Tatra RT6N1 i Siemens Combino. Pojawił się u nas ponadto prototypowy tramwaj typu 115N (105N/2) – choć teoretycznie fabrycznie nowy, to w praktyce zbudowany na podstawie dwóch starych wagonów. Sytuację ratują modernizacje wagonów z rodziny 105N – przeprowadzane systematycznie i kompleksowo, pozwoliły na znaczne podniesienie komfortu i bezpieczeństwa w poznańskich tramwajach. MPK musiało także ratować się zakupami pojazdów używanych – najpierw z Amsterdamu, potem z Düsseldorfu i Frankfurtu nad Menem. Nawiązana współpraca zaowocowała pojawieniem się w Poznaniu kilku typów (a dokładniej: kilkunastu podtypów) różnych wagonów tramwajowych. Pozostaje pytanie: co dalej?

Nowy? Używany?

Poznań nie ma szczęścia do nowych wagonów tramwajowych. Konsorcjum CKD-FPS szybko się rozleciało (czeski kontrahent okazał się bankrutem), a „supernowoczesne combino” ma wadę konstrukcyjną. Nic więc dziwnego, że decyzja dotycząca zakupu nowych tramwajów, jako strategiczna, generująca duże koszty i – jak wykazują doświadczenia ostatnich kilkunastu lat – bardzo ryzykowna, jest ciągle odkładana. A potrzeby rosną. Wzrasta liczba pasażerów, najstarsze wagony z demobilu jeżdżą u nas już od 10 lat i powoli należałoby pomyśleć o ich wymianie. Jeżeli dodać do tego wizję rozwoju sieci tramwajowej, zwiększenie ilostanu wagonów jest koniecznością. Zakup pojazdów nowych to horrendalne koszty, nic więc dziwnego, że – podobnie jak inne polskie miasta – łaskawym okiem patrzymy w stronę wagonów używanych.

Starzy znajomi: VGF

Trwa realizacja kontraktu na 65 bombardierów (typ S) dla przewoźnika z Frankfurtu. Dostawy zostaną zakończone w przyszłym roku. Już teraz jednak VGF wystawiło na sprzedaż 25 (z 40 posiadanych) wagonów Pt. Podobnie jak dostarczone do Poznania tramwaje typu O, posiadają one drzwi z obu stron pudła i dwie kabiny. Od sprowadzonych do nas, starszych *helmutów* różnią się m.in. wspólnym dla obu kabin pantografem i ręcznym zadajnikiem jazdy (czyli joystickiem) zamiast nastawnika. W polskich realiach kłopoty w eksploatacji sprawiłyby jednak rozkładane stopnie w drzwiach. Proces otwierania drzwi jest bowiem dwuetapowy: najpierw rozkłada się stopień, a następnie rozsuwają skrzydła drzwi. Przy zamykaniu proces przebiega odwrotnie – najpierw drzwi, a potem stopień. U nas ów stopień byłby notorycznie „deptyany” przez dobiegających pasażerów. Rozłożenie stopnia jest ponadto niemożliwe, gdy stoją na nim pasażerowie (we wnętrzu wagonu) – wagony Pt byłyby w naszych realiach kompletnie nieprzydatne.

Rheinbahn Düsseldorf

Ciekawie przedstawiają się możliwości współpracy z Rheinbahn Düsseldorf. Firma ma na stanie 36 dobrze nam znanych wagonów GT8 (a także doczepy B4 do nich). Ponadto dysponuje wagonami GT8 w wersji dwukierunkowej – oznaczonymi jako GT8S (29 sztuk) i GT8SU (34 sztuki). Interesujące byłoby jedynie 29 wozów typu GT8S – wersja SU posiada podobne do frankfurckich Pt mechanizmy składanych stopni w drzwiach. Takie stopnie nie są w niemieckich tramwajach niczym niespotykanym – zanim „wymyślono” wagony niskopodłogowe, eksperymentowano z budową

wysokich peronów – klasyczny tramwaj podjeżdżający na taki wysoki przystanek pozbawiony był stopni wejściowych w drzwiach. Podobne rozwiązania stosowane są w klasycznych liniach metra. W wielu niemieckich miastach pozostałością dawnych wysokoperonowych tramwajów są systemy kolejek miejskich – nierzadko podziemnych, a także wagony: przystosowane do obsługi zarówno tradycyjnych peronów tramwajowych, jak i wysokich peronów kolejowych.

A może by tak z BVG?

Jednym z większych wydarzeń w świątku tramwajowym AD 2006 był zakup tramwajów KT4Dt przez Miejskie Zakłady



Dwukierunkowy wagon Pt z Frakfurtu nad Menem.

Fot.: Marcin Jurczak

Komunikacyjne w Szczecinie. Do Berlina jest blisko, zarówno dostawy wagonów, jak i części, szkolenia czy serwis są znacznie ułatwione. Warto spojrzeć na stolicę Niemiec ze względu na atuty samego taboru: pojazdy są zadbane, oferują wysoki komfort i motorniczemu, i pasażerom. Wagony berlińskie do najtańszych nie należą, poziomem technicznym przewyższają jednak tramwaje rodzimej produkcji, eksploatowane w większości polskich miast. W chwili obecnej niemiecki przewoźnik wystawił na sprzedaż 19 pojazdów. Należałoby przyjrzeć się przede wszystkim wagonom T6 i B6 – gabarytowo odpowiadają rodzimym 105N. T6 to wagony silnikowe, a B6 – doczepne. Czytelników zainteresowanych tematyką tramwajów z BVG odsyłamy do artykułu „Tatry T6 dla Poznania?” (P73, 19.05.2006). W chwili obecnej na sprzedaż wystawione jest 17 jednoczłonowych wagonów obu typów.

Czas pokaże

Nowe wagony oznaczają kolejny, inny typ tramwajów do serwisowania (przy zakupie combino była opcja dokupienia kolejnych 10 sztuk – jeśli nadal jest aktualna, pozwoliłaby na nabycie znanego nam już typu wagonów). Zakup tramwajów z demobilu to z kolei pożywką dla przeciwników sprowadzania czegokolwiek używanego zza naszej zachodniej granicy. Pozostaje mieć nadzieję, że polskie firmy przy najbliższej możliwej okazji zaprezentują niskopodłogowe i niedrogie wagony własnej produkcji. Biorąc pod uwagę sytuację polskich przedsiębiorstw tramwajowych, popyt na nie (nie tylko w Poznaniu) na pewno się znajdzie.

Dwójka z planowania

Tomasz Gieżyński

Dzisiejszy felieton sponsoruje cyferka 2. Tak właśnie oznaczona jest poznańska linia tramwajowa, która stała się ostatnio ofiarą nieprzemyślanej polityki komunikacyjnej, a jednocześnie przedmiotem jednej z najbardziej kontrowersyjnych decyzji w poznańskim transporcie w mijającym 2006 roku.

Jak już zdążyliśmy poinformować w poprzednim numerze Przystanku, odpowiednim panaceum na problemy ze skrzyżowaniem przy Półwiejskiej okazała się zmiana trasy linii 2. Od dnia 25.11. br. – czyli, o ironio, od Świętej Katarzyny – dwójka jedzie z Ogrodów do Kaponierzy, by następnie – zdradziecko i niepostrzeżenie – całkowicie ominąć centrum miasta i przez Towarową, PKS, Wierzbiciece przemknąć się ku Dębcowi. W ocenie specjalistów takie posunięcie miało przede wszystkim usprawnić ruch na wzmiankowanym skrzyżowaniu, dzięki czemu nie trzeba by budować dłuższego przystanku, czy nie dać Bóg przeprogramowywać świateł. Przy absolutnej bierności w zakresie tych zmian, postulowanych – nie tylko przez nas – miesiąc temu, okazało się jednak, że nie warta skórka wyprawki i modyfikacja trasy linii 2 zyskała większą liczbę przeciwników, aniżeli zwolenników. Mając na uwadze długą historię przebiegu dwójki przez Centrum można było przewidzieć, że zmiana trasy wywoła falę protestów. Przypuszczalnie mniejszym bólem byłoby skierowanie przez ul. Towarową linii 9 – jej trasa mocno pokrywałaby się jednak wówczas z jedenastką”.

Być może nie od rzeczy będzie tu krótkie wypunktowanie konsekwencji, jakie z mocą efektu domina pociągnęło za sobą to kontrowersyjne posunięcie. Punkty będą miały postać liczb,

odpowiadających poszczególnym liniom, których – niestety – dotyczą.

1 – Zdaje się, że zniknięcie dwójki miało spowodować poprawę punktualności linii 1. Niestety, udało się to tylko połowicznie, a to dlatego, że korki przy Półwiejskiej nadal się tworzą. Zresztą to jedynka jest od początku większym problemem niż dwójka – źle poprowadzona trasa (powinna jechać GTR-em odwrotnie – przez Os. Lecha na Stomil) lub, jak kto woli, w ogóle wciśnięta na siłę (od początku mogłaby kończyć na Pamiątkowej, a w zamian za nią na GTR linia 11 wydłużona na Stomil / Starołękę. Jedynka dalej jednak kursuje w najlepsze, stanowiąc dla mieszkańców Wildy tak dobry dojazd do centrum, jak obecna dwójka.

2 – Tutaj generalnie wszystko jasne. Z powodu nagłości zmian na linii 2 pozostały składy 2x105Na, notorycznie świecące pustkami między Kaponierą a Rynkiem Wildeckim. Wściekłość pasażerów, orientujących się, że tramwaj jedzie inaczej, nie zna granic. Do MPK i prasy docierają dziesiątki skarg na obecne rozwiązanie. Wszystko jednak wskazuje na to, że decydenci MPK są przekonani o swojej nieomyślności w zakresie tej decyzji i na żadne zmiany związane z dwójką nie ma obecnie co liczyć.

7 – Wbrew pozorom nie zniknęły spóźnienia, wypadnięcia kursów, czy zaginione gdzieś na Placu Wielkopolskim brygady siódemki. Lepiej jest tylko od rana do godziny 14:00, później wraca „stare”.

8 – Próbuąc ratować jak się da sytuację spowodowaną przez Inżynierię, wydziały ruchowe zmieniły nieco przydział wagonów na linie. Najwięcej do powiedzenia miała

tu Madalina, która zmuszona była wysłać na dziewiątkę same GT8. Niestety, wciąż mamy wagony GT6 i musiały się one gdzieś zmieścić. W dużych ilościach hasały więc na ósemce, co już wielokrotnie powodowało sytuacje pięciominutowych postojów lub niezabrania pasażerów z przystanku. Ciekawe, czy wiedzą oni, że zawdzięczali to świetnej decyzji o zmianie trasy dwójki? Na szczęście po dwóch tygodniach przerzucono GT6 na linię 7, na której radzą sobie znacznie lepiej niż na 8 i 11.

9 – Trudno mówić o podniesieniu komfortu na tej linii. Stanowiąc jedyny dojazd z Dębca i Wildy do centrum, dziewiątka otrzymała same GT8 (w tym z Gajowej!). Ludzie pomstowali, w korku nadal stali, momentami były problemy ze zmieszczeniem się do środka wozu. Po kilkunastu dniach pasażerowie nauczyli się maszerować ulicą Półwiejską w stronę Multikina, gdzie mieszkańcy Wildy mają do dyspozycji również linie 1 i 7, co obniżyło tłok w dziewiątce.

Wieczorami tramwaj z centrum na Dębiec jedzie co 20 minut, po prostu rewelacja! W wagonach z Gajowej, zgodnie z najnowszymi trendami kazachskimi, zamontowane są niewygodne i źle ustawione siedziska z 1G/2G, zaś tablice

z numerem linii wyklejone są czarną taśmą izolacyjną, bądź wysmarowane od wyciętego chyba z kartki A4 krzywego szablonu. Podobno szykuje się zamiana obsługi między liniami 2 i 9. Ruch ten, który jednak powinien być nastąpić natychmiast – w dniu zmiany trasy linii 2, ma szanse nieco poprawić katastrofalną sytuację.

11 – Tutaj też pojawiły się GT6, zmuszając pasażerów w osi Dworzec – Półwiejska – Rataje do ćwiczenia kompresji.

18 – A na osiemnastce nadal w zupełnym spokoju i luzie jeżdżą GT8 „O”. Może tylko dlatego, że nikt nie umie zrobić bocznych tablic (o nieco innych wymiarach niż w pozostałych GT8) na linii 7, 8 i 11?

Szerszy komentarz jest tu zbyt czuły. Każdy z Czytelników zauważa problemy ostatnich tygodni i potrafi je sam sklasyfikować. My ze swej strony ponownie apelujemy o podwójny przystanek na Półwiejskiej, zmianę programu sygnalizacji świetlnej, na koniec dokładając ostatni postulat – przywrócenie dotychczasowej trasy linii 2, która w zbliżony sposób kursuje przecież już od początku tramwajów elektrycznych w Poznaniu!

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

01.11. 2025 gospodarczy. Prześmiesznie skończyło się ściąganie uszkodzonej taty 409 przez forteczański holownik 4N1 2025. Przy AWF-ie padła jedna grupa silników i całą kawalkadę musiała zepchnąć 13/1 248+247.

02.11. 650 vs 96+95. Wagon #650 obsługujący linię 11 dorobił się szerokiego uśmiechu po tym, gdy dostał *strzał* od składu 96+95 na linii 6. Zderzenie miało miejsce na przystanku przy AWF-ie (kierunek Półwiejska). Skład 96+95 dzień później ponownie widziano na linii. *Helmuta* wyklepano.

02.11. 252. Tego dnia, a w zasadzie nocy, dokonano odkrywczej kontroli działania światła dla autobusów linii 252 na wysepce przystanku Głogowska / Hetmańska w stronę Kaczej. Jak wiadomo, oprócz sygnalizatora „kropkowego” dla tramwajów, znajduje się tam też sygnalizator „wałeczkowy” dla autobusów rzeczonyj linii. Wnioski pokontrolne były zaskakujące. Autobusy podjeżdżając blokowały rygle zwrotnic

(!), lecz nie wzbudzały sobie światła. Po odjeździe, równoległe z jadącymi samochodami, lub na wzbudzoną przez zjazdowy tramwaj świetle tramwajowym, zwrotnice się nie odblokowywały. Gdy zaś podjeżdżał wspomniany tramwaj, po chwili na sygnalizatorze autobusowym rozświetlała się „choinka”, to znaczy w kolejności szybkiej i bezładnej następowały po sobie wszystkie możliwe i niemożliwe sygnały. W środku nocy, przy zerowym ruchu samochodów, 252 nie miał szans, by zgodnie z przepisami pokonać ulicę Hetmańską...

04.11. 809 9/2. Motorniczy dziewiątki jadącej w kierunku Dębca napotkał przy Okrągłaku zwrotnicę przestawioną w lewo. Próby ręcznego przełożenia jej w prawo w Gwarną nie dały rezultatu. Przybyły na miejsce funkcjonariusz NN zdecydował się wysłać tramwaj objazdem przez Rondo Śródką (ach, jakże brakuje sprawnych w każdej chwili torów na Placu Wielkopolskim!), a następnie własnorecznie wyjął spod iglicy samochodową śrubę z podkładką, udrażniając ruch w stronę Gwarnej.

04.11. 1840 74/1. Przy ulicy Orlej nastąpiła szybka akcja pacyfikacyjna grupy wyrostków, którzy – będąc pod wpływem alkoholu – lżyli pasażerów i kierowcę autobusu, a nadto usiłowali otwierać drzwi w czasie jazdy. Wybryki przekroczyły poziom tolerancji kierowcy, który, mrugnawszy do nadjeżdżającego z naprzeciwka autobusu, wspólnie z jego kierowcą sprowadził *gównarzerię* do parteru i oddali w ręce przybyłej Policji.

04.11. 809 9/2. Jedna z dziesiątek podobnych sytuacji w listopadzie: nietrzeźwa młoda pasażerka, z butelką alkoholu w ręce, biegła po pojeździe i wrzeszczała na pasażerów i motorniczego, używając przy tym wyzwisk, przy których wędły uszy. W końcu rozlała napój i tak się tym zafrasowała, że nie stawiała oporu Policji, z którą udała się na wycieczkę do Izby Wytrzeźwień.

05.11. 904 18/2. Częściowo wyciągnięty hamulec bezpieczeństwa przy II drzwiach stał się przyczyną



GT8 650 po zderzeniu na ul. Królowej Jadwigi. O tym wagonie usłyszymy ponownie już w następnym wydaniu *archiwum*.

Fot.: Marcin Jurczak, 02.11.2006

wstrzymania. Po kilku minutach grzebania w wagonie zdecydowano o zjeździe z tylnej kabiny „na wsteczny”, ale zgodnie z kierunkiem ruchu po prawym torze, w asyście pracownika technicznego w pierwszej kabinie i radiowozu NN przed tramwajem. Po uruchomieniu wagonu na Dębca pozostał on na linii.

06.11. 671 2/8. Jeszcze na właściwej trasie przyblokował dwójkę samochód, który raczył skutecznie się unieruchomić na skrzyżowaniu Górnej i Dolnej Wildy, wprost na torowisku. We wstrzymaniu wzięły udział trzy tramwaje, reszta pojechała objazdem przez PKS i Wierzbicice, potęgując i tak już kolosalne zamieszanie w rejonie Półwiejskiej. Samochód został ściągnięty przez tramwajowy dźwig i po 30 minutach przejazd udrożniono.

06.11. Wieczorny wyjazd z zajezdni Gajowa na linię 11 nie był zbyt szczęśliwy dla Zwierzaka, który niegroźnie skręcił nogę podczas manewrów na skrzyżowaniu Gajowa / Zwierzyniecka. Służba społeczeństwu jednak jest najważniejsza, wobec czego kontynuował on pracę. Na Pułaskiego / Wielkopolska tramwaj nie otrzymał jednak światła dla skrętu w lewo – powodem okazał się uszkodzony nadajnik TRACK. Po dojechaniu na pętlę Piątkowska motorniczego przedmuchano alkomatem na okoliczność skręconej nogi (wynik oczywiście 0,00), poczym ruszył on do... zajezdni na wymianę wozu.

09.11. 334+335 vs 100+99. Kolejne międzywydziałowe starcie. Głogowska jedynka staranowała tego dnia forteczzańską czwórkę. Jak donoszą informatorzy, skład 100+99 wpadł w poślizg, a uruchomione hamulce szynowe po chwili puściły. Pogotowie techniczne po otwarciu szaf, stwierdziło, iż bezpieczniki od szynowych i hamulców bezpieczeństwa opadły. Przyczyną zderzenia (kilka osób zostało rannych) była zatem najprawdopodobniej usterka techniczna.

09.11. Wieczorową porą pękła rura wodociągowa pod ulicą Starołęcką za torami kolejowymi, skutkiem czego przez niemal dwie doby linie 58, 89 i 94 jeździły objazdami: w stronę Marlewa Żeglarską, Oświęcimską, Ożarówską i Czernichowską, a w przeciwnym kierunku Czernichowską, Ożarówską i Minikowską.

10.11. 230+229 17/4. Po niezbyt udanym meczu pseudokibice Lecha postanowili wyładować swoją złość na tylnym wyświetlaczu numeru linii składu 230+229. Zrobili to na tyle skutecznie, że do dziś zestaw ten jeździ bez żadnego oznaczenia linii na tyle...

11.11. 1065 79/2. Kilka minut opóźnienia autobusu powstało po tym, jak kierowca przyłączył się do reanimacji kobiety na przystanku Kordeckiego, prowadzonej już od kilku chwil przez młodą dziewczynę. Pogotowie przyjechało na czas i dzięki wspólnym wysiłkom chorą udało się uratować.

13.11. Pierwszy wpis w Archiwum dotyczący nowej trakcji – rowerów! Na pętlę zgłosił się pasażer, który oddał miast rowerowi sam kluczyk do blokady, po czym stwierdził, że rower z uszkodzoną blokadą był zmuszony pozostawić na Morasku, gdyż nie udało się go odpiąć. Odpowiednie służby zlokalizowały nienadający się do „odpalenia” pojazd i po przecięciu popsutej blokady zabrały go z powrotem na pętlę Sobieskiego.

15.11. 202+201 17/1. Podczas przejazdu pod wiaduktami Trasy Katowickiej na GTR, motorniczy wprowadzony został w stan szoku po tym jak niezidentyfikowany obiekt spadający zbił przednią szybę tramwaju, a ta rozprysła się w drobny mak.

17.11. 657 7/6. Znowu pożar podsufitki wynikający z zastosowania dziadowskich oprawek do żarówek! *Helmuty* z Gajowej stają się pomalą poważnym zagrożeniem z opóźnionym zapłonem...

18.11. 906 wynajem. Krótco po północy *dwukierunek* obsługujący wynajem zatrzymał się na przystanku AWF, by wysadzić dwóch uczestników zamkniętego przejazdu. Na przystanku stał wówczas niezbyt stabilny pasażer, który zechciał dostać się do wagonu. Gdy to mu się nie udało, zatrzepotał rękami i zbił lusterko. Akcja odwetowa została przeprowadzona błyskawicznie, z istic klubowo-kontrolerską precyzją, a napastnik momentalnie wytrzeźwiał na widok radiowozów NN i Policji oraz dwóch tajniackich pojazdów, pełnych „zakapiorów” w służbie Komendy Miejskiej.

18.11. 198+197 5/5. Słabymi nerwami popisał się motorniczy piątki, który nie chciał przejechać koło blisko ustawionego samochodu na ul. Podgórnjej. Dopiero, gdy zauważył nadchodzącego Policjanta, ponaglany narzekaniami pasażerów, zjechał na Plac Wiosny Ludów i oznajmił, że... wszyscy mają opuścić pojazd, gdyż ma usterkę i jedzie do zajezdni. Pasażerowie niebezpiecznie uznali to za akt złośliwości i odmówili opuszczenia pojazdu, żądając dalszej jazdy i grożąc linczem. Na miejsce przybył Radiowóz NN, a jego funkcjonariuszom złożono szereg skarg na arcychamskie wypowiedzi prowadzącego tramwaj. Koniec końców pogotowie techniczne orzekło, iż na miejscu nie jest w stanie potwierdzić diagnozy motorniczego i skład skierowano do zajezdni.

20.11. 298+299 4/6. Na Moście Teatralnym pasażerowie stwierdzili obecność w wagonie psa rasy groźnej, pozbawionego kagańca, biletu i opiekuna. Stafford został zawieszony pustym tramwajem na Połabską, gdzie w końcu zgłosił się właściciel, płacąc za wstrzymanie ruchu i pojazdu. Postój trwał około 1 h.

24.11. 144+145 17/4. *Stopiątka* przemierzająca się od Starołęki w stronę centrum siedmiokrotnie spowodowała wybicie podstacji, motornicza jechała jednak uparcie dalej. Dopiero w okolicach Placu Cyryla Ratajskiego kłęby dymu uniemożliwiły dalsze brnięcie naprzód, gdyż spalił się wyłącznik liniowy w drugim wozie. Motornicza, absolutnie nieobeznana z obchodzeniem się z usterekami wagonów 105Na, została w gaszeniu wyręczona przez funkcjonariusza NN. Skład zepchnięto na Głogowską, skąd wyruszył jeszcze tylko raz – do wybebeszenia przed modernizacją w Modertransie.

25.11. 220+219 10/4. Motorniczy kompletnie zdumiał się na widok przybyłych „na gwizdkach” radiowozów NN i Policji – wszak to był tylko zwykły, spokojny kurs. Okazało się, że przy przypadkowym uniesieniu pulpitu nieco w górę załączył się przycisk napadowy, ściągając „wszystkich świętych” na miejsce postoju wagonu.

30.11. 612 7/1. Jako pierwszy we wstrzymaniu stanął krótki *helmut*, gdy na zjeździe z Mostu Królowej Jadwigi pewien pijany jegomość postanowił zatrzymać ruch tramwajów. Do pewnego stopnia mu się to udało (3 pociągi), lecz wówczas przyjechała Policja i zaprowadziła wywijającego przechodnia na trotuar.

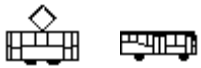
Zbiorówka.

Jak zwykle nie popisały się najliczniejsze *stopiátky*, których udziałem było 25 wstrzymań ruchu z okazji usterek. Najpopularniejsze były jak zwykle kwestie związane z luzownikami i pantografami, ale dały się we znaki także upalone przewody WN. Drugie w kolejności, o dziwo, były

helmuty. Siedmiokrotnie spowodowały one zatrzymania, w tym jedno kuriozalne, polegające na kilkukrotnym, uporczywym wybijaniu podstacji z powodu usterki w obwodzie wysokiego napięcia. Combina dwukrotnie stanęły na sekcyjnym (503 i 506), raz pasażer unieszkodliwił drzwi (511), a tylko raz wagon padł sam z siebie (505 – wyłącznik główny). Zaskakująco mało usterek zanotowały taty – tylko dwukrotnie uszkodzeniu uległy pantografy (403 i 409). Tyle samo awarii miały na koncie *holendry* (800 z padniętym sterowaniem i 804 z Grupą za sterami i martwą przetwornicą).

Z innych zdarzeń wręcz notoryczne były w listopadzie zasłabnięcia pasażerów i stwierdzenia upojonych do nieprzytomności amatorów mocniejszych trunków. We znaki dały się też wielokrotnie zwrotnice podłączone do systemu TRACK (w tym raz miłośnik Warszawiak nie potrafił przełożyć wajchy na TRAUGutta, z czym bez problemu po chwili poradziło sobie pogotowie torowe). Absolutnie leżała współpraca ze Strażą Miejską w zakresie interwencji przy źle zaparkowanych samochodach, utrudniających ruch pojazdów komunikacji miejskiej.

Nowinki z Pyrogradu



Zakaz palenia. Dobra wiadomość dla niepalących pasażerów MPK: 21 listopada weszła w życie Uchwała Rady Miasta Poznania, ustalająca strefy wolne od dymu tytoniowego pod wiatami przystanków autobusowych i tramwajowych oraz na dworcach komunikacji miejskiej. Nieprzestrzeżenie zakazu ma być karane mandatem. (MJ)



Z życia Combino. Na linii kursują: 501, 502, 503, 505, 506, 508, 509, 510 i 511. Do Niemiec pojechały 513 i 514. Na dzień 14 grudnia unieruchomione były 3 wozy: rozbity 512 (w styczniu ma pojechać na wycieczkę zagraniczną i wrócić w lepszym stanie w marcu), lekko uszkodzony po *puszkowaniu* 507 oraz 504 (przetaczanie obręczy). (TG)



Newsletter stopiątkowy. Po remoncie wyjechał 142+143 (już w pierwszych dniach kursowania widziany z padniętym czołowym wyświetlaczem dachowym). 30 listopada głogowski 2020 zaholował na Gajową wagony 144 i 145, a 14 grudnia dołączyły do nich 190 i 189 (ten ostatni to ex-będziński 427). 15 grudnia na próbach widziano skład 148+149 (czyli 148”+149”, bo pudła po 148+149 znajdują się w Łodzi). (TG/MJ)



Newsletter trójstopiątkowy. Już od nowego roku *trójskłady* pojawić się mają na linii 16. Wiadomo, że będą one



Trwają przenumerowania autobusów MPK. Objęta nimi zostanie większość z ponad 320 pojazdów.

Na zdjęciu: nowy-stary Neoplan N4009 nr 1902 (ex 1252).

Fot.: Marcin Jurczak, 22.12.2006

złożone z wagonów najdłużej nieremontowanych, gdyż tylko takie mają gniazda na obu końcach wagonów. Zagadką pozostaje natomiast obsługa szesnastek. Za S-1 przemawia większa ilość szrotowych *stopiątek*, przeciw natomiast długość kanałów przeglądowych w nowej hali – *trójskład* się nie zmieści. Na Fortecznej od-wrotnie – lepsze są możliwości doko-nania OC,



Czytelnikom i sympatykom Przystanku życzymy Wesółych Świąt i wszystkiego dobrego w Nowym roku!

Fot.: Maciej Rudzki, 16.12.2006

ale mniej wagonów nadaje się do łączenia. W grę wchodzi zatem także mieszanie – np. forteczkańskie 340+341 czy 336+337 z bonusowym wagonem głogowskim – oraz przetasowania wagonów pomiędzy wydziałami. Aż się prosi o wykonanie kilku modernizacji z gniazdami na obu końcach wagonów. (TG/MJ)

informacje zebrali:

Tomasz Gieżyński,
Marcin Jurczak



Rys.: Jędrzej Nowak

„Na torach” – 105N/2

Jędrzej Nowak

Na początku lat 90. podjęto decyzję, że tory budowanego wówczas Poznańskiego Szybkiego Tramwaju zostaną połączone z siecią tramwajową miasta, a nie – jak wcześniej planowano – z torami kolejowymi. Dlatego zaistniała potrzeba zakupu taboru o dużej pojemności. Mimo, że wcześniej z powodzeniem testowano możliwość wprowadzenia do eksploatacji składów 4x105Na, miejski przewoźnik zdecydował się na zakup nowoczesnych pojazdów niskopodłogowych. Ówczesna oferta europejskich producentów tramwajów tego typu była jednak poza zasięgiem możliwości finansowych miasta, natomiast rynek krajowy nie posiadał jeszcze w sprzedaży pojazdów spełniających wymagania MPK.

W roku 1995 firma H. Cegielski w ramach modernizacji tramwaju typu 105N zbudowała trójczłonowy pojazd z częściowo niską podłogą. Człon skrajne powstały na bazie dwóch wagonów o numerach bocznych 163 i 164, a człon środkowy, niskopodłogowy, został wyprodukowany od podstaw przez HCP. Planowano zbudowanie następnego wozów tego typu, być może właśnie w tym celu zakupiono 5 wagonów 105N na Śląsku, ale – ponieważ pojawiły się środki na zakup 10 sztuk nowych tramwajów dla PST (jak się później okazało, typu RT6N1) – z planów tych zrezygnowano.

105N/2 to czterowózkowy, trójczłonowy pojazd, z 19% udziałem niskiej podłogi w stosunku do całej powierzchni tramwaju. Wózki zostały dostosowane do standardu 105Na, zainstalowano przetwornicę statyczną, zmieniono też wystrój wnętrza (nowa kolorystyka ścian bocznych) i wymieniono siedzenia na miękkie, pokryte estetyczną tapicerką. Zamontowano także nowe drzwi, wykonane z tworzywa, oraz mechanizmy drzwiowe IFE.

Szybko okazało się, że nowe przetwornice są elementem wadliwym – do dziś stanowią one największy problem tramwaju 105N/2. Wada ta spowodowała, że jego eksploatacja była i nadal jest tylko epizodyczna. Obecnie ponownie pojawił się w ruchu miejskim, po rocznej przerwie. Nieubłaganie zbliża się jego remont, w czasie którego być może uda się wyeliminować przyczyny tak wysokiej awaryjności wagonu. Jednak na razie nie jest znany termin naprawy głównej.

Podstawowe dane wagonu 105N/2	
Producent	Konstal Chorzów / Hipolit Cegielski Poznań
Wymiary (dł. / szer. / wys.)	26 500 / 2 400 / 3 050 mm
Liczba osi / wózków	8 / 4
Liczba silników / moc łączna	4 / 8 x 41,5 kW
Lata produkcji	1995
Lata dostaw	1995
Ilość dostarczonych	1 sztuka
Zakres numeracji	400
Stacjonowanie	S-1 Głogowska



W grudniu 2006 wagon ożył. W ciągu kilku pierwszych dni nowego życia mieliśmy okazję go oglądać m.in. na liniach 1, 2, 10 i 14.

Fot.: Mikołaj Wydra, 16.12.2006

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 15 grudnia 2006

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
tramwaje (stan na dzień 15.12.2006)					
96+95	Big Star	niebieski	-	barwy MPK	
102+101	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
115	Aigo	żółto-niebieski	-	barwy MPK	
120+119	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
142+143	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
146	Aigo	żółto-niebieski	STOVIT	niebiesko-biały	
147	-	barwy MPK	STOVIT	niebiesko-biały	
152+153	Flugger - farby	biały	Głos Wielkopolski	niebieski	
156+157	Exim Tours	kremowo-niebieski	Głos Wielkopolski	niebieski	
168+167	Gellwe	żółty	ARDO	biało-niebieski	
172+171	JOGOBELLA	niebiesko-różowy	-	barwy MPK	
176+175	ARDO	pomarańczowo-czarny	ARDO	biało-niebieski	odnowa
180	Ciszak	zielony	-	barwy MPK	
182+181	AP edukacja	biało-pomarańczowy	Royal Canin	biały	
186+185	MLEKO JANA	biały	-	barwy MPK	
224+223	OLYMPUS	szary	-	barwy MPK	
231	-	barwy MPK	150 lat Gazowni w Poznaniu	żółto-zielony	
232	PRO	biały	150 lat Gazowni w Poznaniu	żółto-zielony	
246+245	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	Lech Pils	biało-żółty	
254+253	Exim Tours	kremowo-niebieski	-	barwy MPK	
256+255	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	Lech Pils	biało-żółty	
262+261	Exim Tours	kremowo-niebieski	-	barwy MPK	
270	Profesja	zielono-pomarańczowy	Lech Pils	biało-żółty	
271	-	barwy MPK	Lech Pils	biało-żółty	
274+275	-	barwy MPK	GP	niebieski	

282+283	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
288+289	Drosed	biało-żółto-niebieski	-	barwy MPK	
294+295	MILKY WAY	niebieski	-	barwy MPK	
302+303	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
322+323	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
328+329	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
340	Profesja	zielono-pomarańczowy	-	barwy MPK	
401	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	-	barwy MPK	
406	Blue connect Era	niebieski	-	barwy MPK	
408	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	-	barwy MPK	
409	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	-	barwy MPK	
410	Warka Jasne pełne	czerwono-biały	-	barwy MPK	
663	Agencja Inwestycyjna	czerwony	-	barwy MPK	
673	e-Gazeta	biały	-	barwy MPK	
677	-	barwy MPK	Platinum Finance	niebieski	środkowy człon
684	Studio Plywania zdrowotnego	zielony	-	barwy MPK	
688	-	barwy MPK	Aigo	pomarańczowo-niebieski	środkowy człon
903	-	turkusowy	Aigo	pomarańczowo-niebieski	środkowy człon

PRZYSTANEK

W następnym numerze m.in:

- przeniechania autobusów miejskich
- relacja ze świątecznych przejazdów tramwajami na linii nr 20

PRZYSTANEK zaprasza do współpracy:



Poznańska Galeria Komunikacyjna
www.p-g-k.prv.pl

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 WSPÓLPRACOWNICY: 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
NAKŁAD: 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.