

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (81)
29 stycznia 2007 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Jubileusz redakcji Pięć lat razem!

Szanowni Czytelnicy!

Koniec roku to dobra pora na wszelkiego rodzaju podsumowania. Dla nas styczeń 2007 jest szczególnie także z innego powodu – mija właśnie pięć lat od momentu pojawienia się na świecie pierwszego numeru Przystanku. Pięć lat, w ciągu których udało się wydać 80 numerów czasopisma. Z tej okazji, oprócz tradycyjnego Szczęśliwego Nowego Roku, chciałbym życzyć Czytelnikom następnych, równie dobrych albo jeszcze lepszych 80 numerów darmopisma!

Marcin Jurczak
Redaktor naczelny

Krótką historia

NzP. Historia piśmiennictwa w Klubie Miłośników Pojazdów Szynowych sięga roku 1997. Wtedy to światło dzienne ujrzał pierwszy numer dwutygodnika Nowinki z Pyrogradu. Nasze obecne darmopismo jest jego bezpośrednim spadkobiercą. Od początku do końca (przez okrągłe 100 numerów, aż do końca 2001 roku) Nowinki prowadził red. Tomasz Gieżyński.

P01, 29.01.2002. Pierwszy numer Przystanku pojawił się na początku 2002 roku. Redaktorem naczelnym nowego darmopisma został Adam Konieczka, pierwszy numer pisma miał 10 stron. Z czasem objętość rosła – czasopismo obejmowało swoim zasięgiem obszar całego kraju.

P51, 17.05.2004. Po prawie półrocznej przerwie, wraz z odmłodzonym zespołem redakcyjnym pojawia się nowy Przystanek. P.o. redaktora naczelnego (a potem naczelnym) został Adam Białas. Formuła darmowej gazety klubowej została utrzymana, czasopismo ograniczyło jednak swoje zainteresowanie do terenu aglomeracji poznańskiej.

P64, 12.08.2005. Tym razem przekazanie „władzy” nastąpiło całkowicie pokojowo i bez przerw w wydawaniu darmopisma. Od nr 64 funkcję redaktora naczelnego pełni Marcin Jurczak. Po raz trzeci w historii Przystanku formuje się zespół gotowy do redagowania gazety. Od początku 2006 roku darmopismo ukazuje się raz w miesiącu, a redakcja działa w prawie niezmiennym składzie.



Statystyka – Przystanek 2006

razem numerów	12+1*
razem stron	108+8*
średnio liczba stron na numer (bez numeru spec.)	9
liczba odwiedzin strony internetowej [2006]	21 426
liczba odwiedzin strony internetowej [XII 2006]	2 785

* numer specjalny wydany na listopadową „Katarzynkę”

Z głębokim żalem żegnamy

ś. p. Elżbietę Skalecką

Członka Zarządu P.W. TRANSKOM Sp. z o.o.

Pani Elżbieta zawsze była przychylna
inicjatywom Klubu Miłośników Pojazdów
Szynowych i chętna do współpracy
z naszym Stowarzyszeniem.

Komentarze

Po publikacji artykułu dotyczącego zmiany trasy linii tramwajowej nr 2 (P80, 24.12.2006), otrzymaliśmy komentarz ze strony Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego:

Ustosunkowując się do artykułu p. Gieżyńskiego pt.: „Dwójka z planowania” chciałbym przedstawić kilka wyjaśnień w stosunku do zarzutów zamieszczonych w tekście. Analizując temat od początku, problem na skrzyżowaniu Królowej Jadwigi / Półwiejska powstał w momencie zamknięcia wiaduktu na ul. Hetmańskiej i wytyczeniu tras objazdowych dla linii 1 i 7. Decyzja o skierowaniu linii nr 1 i 7 przez 28 Czerwca, Górna Wildę i Królowej Jadwigi zgodna była z przyjętym przez nas trendem zachowywania, oczywiście o ile to możliwe, stałych końcówek dla każdej z linii tramwajowych. Polityka ta ma na celu zmniejszenie niedogodności podróży oraz ryzyka dezinformacji dla pasażerów, a także uniknięciu korekt na liniach nie objętych zmianami organizacji ruchu. W przypadku „jedynki” i „siódemki” za taką decyzją przemawiało zachowanie bardzo ważnych, bezpośrednich połączeń rejonu Hetmańskiej i Grunwaldu ze Śródką, GTR oraz ul. Zamenhofa. Dodam, że w przeciągu ostatnich lat Trasa Hetmańska kilkakrotnie zamykana była dla komunikacji tramwajowej i w przypadku skracania i dzielenia linii nr 1, zawsze dochodziły do nas głosy protestujących mieszkańców GTR po utracie bezpośredniego połączenia z Hetmańską i Grunwaldem. Tym razem problemem okazała się przestarzała infrastruktura w rejonie skrzyżowania Królowej Jadwigi z ul. Półwiejską. Alternatyw na rozwiązanie tego problemu było wiele. Idea stworzenia podwójnego przystanku Półwiejska rozważana była wielokrotnie, jednak po dogłębnej analizie sytuacji okazało się, że bez modernizacji sygnalizacji świetlnej, takie rozwiązanie nie przyniosłoby oczekiwanego efektu. Co więcej biorąc pod uwagę ogromne natężenie ruchu pasażerskiego oraz wąską platformę przystankową wprowadzenie przystanku podwójnego znacznie zwiększyłoby niebezpieczeństwo występowania potrażeń pasażerów przez tramwaje. Doskonale o tym wiedział p. Gieżyński ponieważ uczestniczył w spotkaniu ze związkami zawodowymi w przedmiotowym temacie. Równoległe cały czas prowadziliśmy rozmowy z ZDM nt. modernizacji sygnalizacji świetlnej

na przedmiotowym skrzyżowaniu, której doczekamy się w najbliższym czasie.

Aby doraźnie zmniejszyć straty czasu dla wszystkich linii tramwajowych zdecydowaliśmy w trybie awaryjnym zmienić trasę jednej z linii biegnących w tym rejonie. Rozważanych było kilka możliwości, m. in. jedną z nich była propozycja zmiana trasy linii nr 9. Takie rozwiązanie spowodowałoby konieczność wprowadzenia tej linii na Rondo Kaponiera, gdzie powstałaby dodatkowa relacja skrotna z przeciążonej już dziś ulicy Roosevelta w ul. Św. Marcin. Rozwiązanie takie mogłoby znacząco wpłynąć na zwiększenie strat czasu linii tramwajowych biegnących przez Kaponierę. Chcąc uniknąć powstania tego problemu ostatecznie zdecydowaliśmy się zmienić trasę linii nr 2. Doskonale zdajemy sobie sprawę, że rozwiązanie takie powoduje niedogodności dla naszych pasażerów. Jednak nie wiem skąd p. Gieżyński posiada informacje o rzekomych dziesiątkach skarg na obecne rozwiązanie wpływających do MPK Poznań Sp. z o.o. Zmiana trasy linii nr 2 spowodowała konieczność wprowadzenia na linię nr 9 wyłącznie wagonów GT8 i z przyczyn organizacyjno-logistycznych spowodowało to pojawienie się wozów GT6 na linii nr 8. Z nastaniem nowego miesiąca problem ten jednak został rozwiązany.

Artykuł p. Gieżyńskiego zdaje się przedstawiać jego prywatny punkt widzenia. Profesjonalna krytyka nie powinna jednak zapominać o przedstawieniu argumentów drugiej strony. Oceniając czyjeś decyzje autor powinien pamiętać o podstawowym obowiązku dziennikarskim, jakim jest znajomość prawa prasowego. Zgodnie z rozdziałem 2 art. 12 „Prawa i obowiązki dziennikarzy” cytuję: „Dziennikarz jest obowiązany zachować szczególną staranność i rzetelność przy zbieraniu i wykorzystaniu materiałów prasowych, zwłaszcza sprawdzić zgodność z prawdą uzyskanych wiadomości lub podać ich źródło (...)”. W związku z powyższym mogę pokusić się o wystawienie oceny Panu Gieżyńskiemu - dwójki ze sztuki dziennikarskiej.

*Z poważaniem
Zbigniew Rusak
Z-ca Dyrektora Naczelnego
ds. Organizacji Przewozów i Rozwoju*

Świąteczna bimba

Maciej Rudzki

Święta Bożego Narodzenia kojarzone są z rodzinną atmosferą, kołędami, choinką i śniegiem. Ten ostatni w tym roku jednak nie dopisał. O nadchodzących świętach przypominały jedynie przystrojone okna wystaw sklepowych, kolorowe światełka na ulicach, a także... świąteczna bimba. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych wspólnie z poznańskim MPK, podtrzymując tradycję zapoczątkowaną kilka lat temu, w przedświąteczny weekend (16-17.12.2006) uruchomił specjalne kursy zabytkowego tramwaju. Flagowa „eNka” (602+456) z mikołajową czapą, przyozdobiona światełkami i girlandami, w tym roku pojawiła się na dodatkowej linii nr 20, wprowadzając miły przedświąteczny akcent na poznańskich ulicach. W wagonie wybrzmiewały



Czerwoni z zielenią w tle.

Fot.: Jakub Gielniak, 17.12.2006



Rynek Wildecki.

Fot.: Maciej Rudzki, 16.12.2006

kolędy, które niosły się także na zewnątrz (dzięki dodatkowemu nagłośnieniu). Każdy, kto zdecydował się na przejażdżkę tym nietypowym tramwajem, mógł liczyć na słodki upominek od obsługi, która specjalnie na tę okazję wcieliła się w rolę konduktorów-gwiazdorów.

Świąteczny tramwaj kursował na trasie: Ogrody – Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – Św. Marcin – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – Rynek Wildecki – Wierzbice – Królowej Jadwigi – Strzelecka – Podgórna – Plac Wolności – Gwarna – Św. Marcin – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Ogrody, w godzinach od 13 do 19.

Przejazdy cieszyły się dużym zainteresowaniem i zostały bardzo miło przyjęte przez poznaniaków. Doskonałym dowodem na to były liczne uśmiechy na twarzach pasażerów i przechodniów, składane wzajemnie świąteczne życzenia, a także zdjęcia z przebraną obsługą.

Turystyka – z wizytą w Berlinie Hurra, es schneit!* (1)

Michał Górny

* – tytuł został zapożyczony z magazynu dla klientów BVG („plus_12”, grudzień 2006). W dniu 28 grudnia w stolicy Niemiec padał śnieg, część opadów zabraliśmy ze sobą do kraju.

Na ten dzień klubowicze KMPS czekali od dawna. 28 grudnia 2006 roku odbyła się wycieczka do Berlina, poświęcona zwiedzaniu sieci tramwajowej w okolicy Köpenick. Wszyscy stawili się punktualnie na Dworcu Zachodnim i wspólnie poszli zająć miejsca w drugim wagonie składu zmierzającego do Frankfurtu nad Odrą.

W przygranicznym mieście byliśmy po prawie trzech godzinach jazdy. Wysiedliśmy i czekaliśmy na kolejny pociąg, tym razem już bezpośrednio do Berlina. Po chwili nadjechał skład piętrosów, jednak zdecydowanie różniący się od znanych nam wagonów, użytkowanych przez PKP PR. Nie, to nie tylko inne malowanie – to drzwi otwierane przez pasażera i samoczynnie się zamykające, to przejścia między przedziałami otwierane pneumatycznie, ubikacje z zamkniętym obiegiem, to w końcu fotele znane raczej z wagonów PKP IC – a przecież podróżowaliśmy tylko pociągiem regionalnym... Niestety, nie znaleźliśmy wolnych miejsc na piętrze, jak wstępnie planowaliśmy, dlatego zajęliśmy przestrzeń przeznaczoną dla pasażerów z wózkami w pierwszym wagonie. Ruszyliśmy. Oj, czyżby tak szybko przepięto lokomotywę? Nie. Przecież już minęliśmy Odrę – byliśmy w pociągu pchanym przez lokomotywę, w którym maszynista znajduje się w pierwszym wagonie – w kabinie sterowniczej, gdzie ma pełną kontrolę nad pociągiem. Wszyscy byliśmy ciekawi jak taka kabina wygląda, dlatego udaliśmy się na średni poziom piętusa, gdzie zauważyliśmy szklane drzwi. Zajmowały one całą szerokość wagonu a za nimi można było poobserwować maszynistę, który obsługiwał nasz skład. Pociąg po pokonaniu kilku łuków pozostawił Frankfurt za sobą. Spojrzeliśmy na tabliczki wskazujące maksymalną prędkość szlakową, a tam już 16 – „Hmm... czyżby tutaj można było aż tak szybko jechać?” Maszynista nie kazał nam długo czekać na odpowiedź. Już po chwili osobowy pociąg pchany przez lokomotywę pędził z prędkością 160 km/h. Niestraszne mu są łuki, ani nawet prace przy budowie sąsiedniego toru, coś niewiarygodnego. Każda

stacja jest zapowiadana z wyprzedzeniem, a także wyświetlana na licznych wyświetlaczach lub monitorach LCD, na których można spotkać także reklamy.

Niecałą godzinę po ruszeniu z Frankfurtu dotarliśmy do Erkner, przedmieść Berlina. Wypatrywaliśmy pociągu S-bahn, który na tej stacji kończy bieg. Jednak cel naszej podróży był ukryty głębiej, w centrum miasta, więc pojechaliśmy dalej. Znaleźliśmy się na estakadzie, z której mogliśmy podziwiać zabytki Berlina. Nagle zza zabytkowych budynków miasta wyłoniła się olbrzymia szklana konstrukcja – Hauptbahnhof (Dworzec Główny), czyli nasz cel. Dworzec jest ogromny. Stojąc na peronie i unosząc głowę do góry zaobserwowaliśmy, że jego konstrukcja składa się ze stalowych dźwigarów i szklanej tafli, która wypełnia całą zewnętrzną strukturę dworca. Następnie zjechaliśmy schodami z peronu na dół – wtenczas poniżej nas zauważyliśmy kolejne pociągi. Jest to możliwe, ponieważ budynek posiada dwa poziomy torów kolejowych. Poziom dolny jest położony pod ziemią, gdzie znajdują się cztery perony do obsługi pociągów relacji północ-południe, a także stacja U-bahn (metra). Natomiast poziom górny – ponad poziomem ziemi – posiada trzy perony do obsługi pociągów jadących w kierunkach: wschodnim i zachodnim, a także peron kolei miejskiej. Berliński Dworzec Główny został oddany do użytku w 2006 roku, jest drugim pod względem wielkości dworcem kolejowym w Europie. Wywarł on na nas kolosalne wrażenie.

Po szybkim i pobieżnym zwiedzeniu dworca powróciliśmy na górny poziom, skąd odjeżdża S-bahn do stacji Mahlsdorf. S-bahn to szybka kolejka miejska. Zasilana jest prądem stałym o napięciu 800V z trzeciej szyny, która znajduje się obok torowiska, kilkanaście centymetrów nad ziemią. Wejście do pociągów S-bahn nie następuje trudności, ponieważ wysokość peronów i poziom wejścia są takie same.

W trakcie podróży mogliśmy jeszcze raz zobaczyć zabytkowe centrum Berlina a także – równie interesujący dla miłośników komunikacji miejskiej – węzeł przesiadkowy Wuhletal. Węzeł ten był wręcz wzorcowy. Nasz pociąg właśnie zbliżał się do stacji, gdy między torami S-bahn spod ziemi wyłoniły się



Nowy berliński dworzec główny robi wrażenie.

Fot.: Michał Górny

tory U-bahn, którymi pędził skład wagonów metra. Oba pociągi prawie równocześnie zatrzymały się na stacji, po czym otworzyły drzwi i czekały aż pasażerowie się przesiądą. Dodać należy, że oba pociągi zatrzymały się na tym samym peronie dosłownie drzwi w drzwi. Gdy wszyscy już zajęli miejsca w odpowiednich pociągach, oba składy ruszyły dalej po swoich trasach. Jeszcze nie ochłonęliśmy z wrażenia zaobserwowanym skomunikowaniem, a już przyszedł czas pożegnać S-bahn i przesiąść się w Strassenbahn, czyli tramwaj.

Kilka kroków od stacji ujrzeliśmy początkowy przystanek tramwajowej linii 62. Jeszcze tylko przed oczami przejechał nam berliński solaris U18 i zaraz podjechał skład dwóch tatr T6A2. Zajęliśmy miejsca w drugim wagonie i rozpoczęliśmy kolejny etap podróży. Od samego początku mogliśmy słuchać jak piszcza tyrostory w naszej tatrze, co uwydatniało się zwłaszcza przy hamowaniu składu.

Berlińskie tatry T6A2 i B6A2 zostały dostarczone do wschodniej części Berlina pod koniec lat 80. Po zjednoczeniu Niemiec, w połowie lat 90., tramwaje przeszły modernizację – liniowo kursują tylko egzemplarze po modernizacji. Berlińskie tramwaje należą do przedsiębiorstwa BVG, które pod swoją pieczęć ma również U-bahn, autobusy, a także promy, o których jeszcze wspomnę. Pierwszym tramwajem w Berlinie, jak w większości miast, był tramwaj konny, który wyruszył w swój pierwszy kurs 22 lipca 1865 roku. Miasto może się także poszczycić pierwszą elektryczną linią tramwajową, którą otwarto w roku 1881, czyli rok po uruchomieniu poznańskich tramwajów konnych. Większość linii tramwajowych znajduje się po wschodniej stronie miasta, ponieważ w części zachodniej tramwaje zostały zlikwidowane (linia 55 wyjechała na ostatni kurs 2 października 1967 roku). Jednak po zjednoczeniu Niemiec, a tym samym scaleniu obu połówek miasta, rozpoczęto prace nad przywróceniem linii tramwajowych w zachodniej części Berlina.

Zostawmy jednak historię i powróćmy do podróży linią 62. Trasa jest jednotorowa; początkowo tory znajdują się w oddzielonym znakami pasie ruchu. Jednak ulica nie należy do szerokich, więc samochody często zjeżdżały na torowisko. Ponadto poruszaliśmy się pod prąd, tramwaj nie mógł więc rozwinąć swoich pełnych możliwości. Po pokonaniu w ten sposób odległości dwóch przystanków, torowisko „przeniosło się” poza jezdnię i choć nadal był to jednotor z mijankami na przystankach, to wyraźnie odczuwaliśmy większą prędkość, ponieważ za oknami szybciej zmieniał nam się widok domków jednorodzinnych. Ulica czasami przypominała poznańskie Winogrody, z tą różnicą, że tu tramwaj nie odchylił się od pionu nawet o centymetr. Torowisko było w bardzo dobrym stanie –

jak się później okazało, nie spotkaliśmy w Berlinie innych. Na końcu jednotorowego odcinka znajduje się pętla Mahlsdorf-Süd, gdzie kończą trasę wariantowe kursy 62. Na pętli stał niskopodłogowy GT6N, więc pożegnaliśmy się z żółtą tatrą, a w dowód sympatii pospiesznie sfotografowaliśmy tramwaj.

Pętla w Mahlsdorf znajduje się na skraju lasu. Za otaczającymi torowisko drzewami przeblyskują domy z poznanego wcześniej osiedla willowego. Z pewnością pięknie jest tu latem, kiedy wokół szumią zielone drzewa, choć i w grudniowo-jesienny dzień okolica wyglądała zachwycająco – szczególnie kolorowy dywan z liści. W dalszą podróż do centrum Köpenick ruszyliśmy niskopodłogowcem.

Po kilkuset metrach urokliwy las zamienił się w tętniące życiem miasto – zbliżaliśmy się do serca Köpenick. Minęliśmy kilkanaście domów z ciągiem sklepów i przez most nad Müggel-spree dotarliśmy na starówkę. Tramwaje kursują tutaj po trasie ułożonej w trójkąt – po każdym jego ramieniu jadą w jedną stronę, tworząc coś na kształt ronda. Na każdym wierzchołku trójkąta znajduje się rozjazd i tramwaje podążają w trzy strony świata. Oczywiście nie obyło się bez sesji fotograficznej na tle ratusza i odrestaurowanych kamienic, pod którymi ostrymi łukami przejeżdżają nasze ukochane pojazdy, zwane po poznańsku bimbami.

Gdy przemierzaliśmy ciasne uliczki, szukając odpowiednich miejsc do uwiecznienia żółtych pojazdów, ku naszemu zaskoczeniu ujrzeliśmy (rzadko pojawiający się w tej okolicy) skład KT4Dt, których 21 sztuk niedawno zakupił Szczecin. Naszym oczom ukazał się również inny widok – można by rzec wręcz sensacyjny. Otóż kierowca mercedesa 0405, który tego dnia pełnił służbę na linii 164, po zakończeniu sprzedaży biletów na przystanku przed ratuszem, wziął w rękę szmatkę i zaczął pucować od środka całą kabinę. Czyżby widząc grupę miłośników z aparatami stwierdził, że ma brudną kabinę i źle wyjdzie na zdjęciach? Tego niestety nie wiemy, a interpretację tego nadprzyrodzonego zjawiska pozostawiamy Czytelnikom.

Drużną część relacji – za miesiąc.



GT6N nr 1074 na pętli Mahlsdorf-Süd. Reklama jest całkowicie wyklejana, w miejscu logo przewoźnika – odsłonięty oryginalny lakier.

Fot.: Marcin Jurczak

Uruchomienie, przenumerowania, autobusy dostarczone i wycofane

Autobusy AD 2007

opr. Rafał M. Bręczewski, Marcin Jurczak, Maciej Rudzki

Rok 2006 był okresem dość istotnym dla poznańskiej komunikacji autobusowej. Nasz przewoźnik wzbogacił się o 52 nowoczesne pojazdy niskopodłogowe, tym samym wyzbywając się sporej części autobusów wysokopodłogowych. Systematyczna wymiana taboru na nowy, kasacje starych wysłużonych jeliczy czy ikarusów oraz rotacja pojazdów między zajezdniami doprowadziły do sporych luk w numeracji. Wprowadzone w 1996 roku zakresy numerów dla niskopodłogowców z biegiem lat w niektórych przypadkach zaczęły się wyczerpywać. Zaowocowało to tym, że autobusy jednego typu zaczęły zajmować różne zakresy.

Pod koniec 2006 roku zapadła decyzja o przenumerowaniach taborowych. Pojawiło się kilka propozycji. Jedna z nich przewidywała wprowadzenie zupełnie nowego – niewystępującego dotąd w Poznaniu – zakresu od 3000 (3xxx dla wydziału A-3 i pozostawienie 1xxx dla wydziału A-1). Ostatecznie zatwierdzono jednak wariant przewidujący podział na pół zakresu 1000 – wydział A-3 Kacza otrzymał przedział od 1001- 1499, a wydział A-1 Warszawska przedział od 1501 do 1999.

Ciekawostką jest fakt, że wydział A-1 po wprowadzeniu zmian w swojej flocie autobusowej nie posiada obsadzeń

trzynastkowych! W numeracji wozów liniowych pominięto numery: 1513, 1613, 1713, 1813, 1913 (wyjątkiem jest zabytkowa przyczepa P01 #1813).

Wprowadzanie tych zmian rozpoczęto pod koniec grudnia. Z dnia na dzień w mieście pojawiało się coraz więcej pojazdów z nowymi oznaczeniami. Warto odnotować, iż kilka autobusów z wydziału A-1 (w pośpiechu?) przenumerowano według niewłaściwego wariantu: 21.12 przyłapano na mieście ikarusy z numerami 1901 i 1917, które powinny nosić neoplany N4009. Niedociągnięcia pojawiły się także na A-3. Tam z kolei autobusy przenumerowano właściwie, jednak w niektórych przypadkach zapomniano o numerze wewnątrz autobusu, zmieniając tylko numery zewnętrzne (np. we wnętrzu przenumerowanego wozu 1060 mogliśmy zobaczyć numer 1048, a w 1225 – 1075). Zdarzyło się też, że na liniach pojawiły się dwa wozy o identycznych numerach taborowych („stary” ikarus 1505 i „nowy” neoplan 1505).

Całą wymianę numerów na autobusach można potraktować jako operację logistyczną dużego kalibru. Przenumerowano łącznie 260 z 326 posiadanych wozów, czyli prawie 80 %. Jak na tak dużą jednorazową akcję, poszła ona całkiem sprawnie.

Uruchomienie taboru autobusowego (stan na dzień 01.01.2007)

Nr linii	Dni robocze							Dni wolne					
	Wydz.	Tabor	Calodz.	Szcz.R	Szcz.P	Raz. R	Raz. P	Wydz.	Tabor	Sob. R	Sob. P	Św. R	Św. P
47	A-1	N / 12	-	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-
48	A-3	N / 12	2	1	1	3	3	A-3	N / 12	2	2	2	2
49	A-3	N / 10	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
50	A-3	N / 12	2	-	-	2	2	A-3	N / 12	2	2	2	2
51	A-1	N / 18	7	1	1	8	8	A-1	N / 18	4	6	4	5
52	A-1	N / 9	1	-	-	3	3	A-1	N / 12	2	2	2	2
		N / 12	2	-	-								
53	A-1	N / 18	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
54	A-1	N / 12	2	1	1	3	3	A-1	N / 12	1	1	1	1
55	A-1	N / 15	2	-	-	2	2	A-1	N / 15	1	1	1	1
56	A-3	N / 18	2	1	1	3	3	A-3	N / 18	2	2	2	2
57	A-1	N / 9	-	1	-	4	3	A-1	N / 9	2	2	2	2
		N / 12	1	2	2								
58	A-1	N / 18	3	-	-	3	3	A-1	N / 18	2	2	2	2
59	A-3	N / 12	2	1	1	3	3	A-3	N / 12	2	2	2	2
60	A-1	N / 12	3	2	1	5	4	A-1	N / 12	3	3	2	2
61	A-3	W / 17	3	1	1	4	4	A-3	N / 12	3	3	3	3
62	A-1	N / 18	1	-	-	1	1	A-1	N / 18	1	1	1	1
63	A-1	N / 12	4	1	1	8	9	A-1	N / 12	3	4	3	3
	A-3		3	-	1			A-3		2	2	2	2
64	A-3	N / 12	4	1	2	8	9	A-3	N / 12	5	6	5	5
		N / 18	3	-	-								
65	A-1	N / 9	1	1	1	2	2	A-1	N / 9	1	1	1	1

Uruchomienie taboru autobusowego (stan na dzień 01.01.2007)

66	A-1	N / 12	2	-	-	2	2	A-1	N / 12	1	1	1	1
67	A-1	N / 12	4	1	-	5	4	A-1	N / 12	3	3	2	2
68	A-1	N / 18	2	-	-	6	7	A-3	N / 12	4	5	4	4
	A-3	N / 12	3	1	2								
69	A-3	N / 12	7	2	2	9	9	A-3	N / 12	5	7	5	5
70	A-1	N / 18	3	2	2	5	5	A-1	N / 18	3	5	3	3
71	A-3	N / 12	7	-	-	7	7	A-1	N / 9	4	5	3	3
								A-3	N / 12	1	2	2	2
72	A-1	N / 15	3	1	1	4	4	A-1	N / 12	2	2	2	2
73	A-1	N / 15	2	-	-	2	2	A-1	N / 15	2	2	2	2
74	A-1	N / 18	7	1	2	8	9	A-1	N / 18	5	7	5	5
75	A-3	N / 12	2	1	1	3	3	A-3	N / 12	2	2	2	2
76	A-1	N / 18	4	-	-	4	4	A-1	N / 12	3	4	3	3
77	A-1	N / 18	1	-	-	4	4	A-1	N / 18	1	1	1	1
	A-3		2	1	1			A-3		2	2	2	2
78	A-3	N / 12	3	-	-	3	3	A-3	N / 12	1	1	1	1
79	A-3	N / 12	3	-	-	3	3	A-3	N / 12	2	2	2	2
80	A-3	N / 12	1	1	1	2	2	A-3	N / 12	1	1	1	1
81	A-1	N / 12	3	-	-	4	4	A-1	N / 12	2	3	2	2
		N / 18	-	1	1								
82	A-1	N / 18	3	-	-	8	8	A-1	N / 18	2	2	2	2
	A-3		4	1	1			A-3		3	4	3	3
83	A-1	N / 12	5	1	2	6	7	A-1	N / 12	3	3	3	3
84	A-1	N / 9	4	-	-	4	4	A-1	N / 12	3	3	3	3
85	A-1	N / 12	5	1	2	6	7	A-1	N / 12	5	5	5	5
86	A-3	N / 18	2	-	-	2	2	A-3	N / 18	1	1	1	1
87	A-1	N / 18	2	-	-	2	2	A-1	N / 12	1	1	1	1
88	A-1	N / 9	1	-	-	1	1	A-1	N / 9	1	1	1	1
89	A-1	N / 12	1	-	-	1	1	A-1	N / 12	1	1	1	1
90	A-1	N / 15	6	1	2	7	8	A-1	N / 15	4	6	4	4
91	A-3	N / 18	6	2	2	8	8	A-3	N / 18	4	6	5	5
92	A-1	N / 9	1	-	-	1	1	A-1	N / 18	1*	1*	1	1
93	A-3	N / 12	6	2	2	8	8	A-3	N / 12	4	6	4	4
94	A-1	N / 12	1	-	-	1	1	A-1	N / 12	1	1	1	1
95	A-3	N / 12	1	-	-	2	2	A-3	W / 17	1	1	1	1
		W / 17	-	1	1								
96	A-1	N / 18	1	-	-	1	1	A-1	N / 18	1	1	1	1
97	A-1	N / 9	-	1	1	1	1	A-1	N / 9	1	1	1	1
98	A-1	W / 17	1	1	-	4	3	A-3	N / 12	2	2	2	2
		N / 18	2	-	-								
99	A-1	N / 9	1	-	-	1	1	A-1	N / 15	1	1	1	1
A	A-1	N / 12	3	-	1	7	9	A-1	N / 12	2	3	2	3
	A-3		3	1	2			A-3		3	3	3	3
L	A-3	N / 12	1	-	-	1	1	A-3	N / 12	1	1	1	1
T	A-1	W / 17	4	-	-	4	4	A-1	W / 17	3	3	3	3
101	A-3	N / 12	2**	-	-	2**	2**	A-3	N / 12	1**	1**	1**	1**

Uruchomienie taboru autobusowego (stan na dzień 01.01.2007)

107	A-1	N / 9	1	-	-	2	2	A-1	N / 9	1	1	1	1
		N / 12	-	1	1								
111	A-1	W / 12	2	1	1	3	3	A-1	W / 12	1	1	1	1
188	A-1	W / 12	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-

* – od pierwszej zmiany wóz N / 9, podmiana na N / 18 od kursu o 18.30

** – jeden wóz dwudrzwiowy

Dodatkowo:

- wydział A-1 uruchamia dwie brygady całodziennie na linii Tesco (wozy 9-metrowe), uruchamiane są ponadto przewozy pracownicze – po jednym wozie (popołudniowe, 12 m) dla Ahold (dni robocze, wydział A-3) i Bridgestone (7 dni w tygodniu, wydział A-1).
- rezerwy (wozy wysokopodłogowe przegubowe): 2 sztuki na A-3 (w weekendy 1 szt) i 4 sztuki na A-1 (wszystkie dni tygodnia)

Oznaczenia kolumn:

kolejno: numer linii, wydział obsługujący w dzień roboczy, ilość brygad w dzień roboczy (całodziennych, szczytowych porannych, szczytowych popołudniowych, razem rano, razem popołudnie); wydział obsługujący w soboty i święta, rodzaj taboru, ilość wozów w soboty (rano / popołudnie) i w święta (rano / popołudnie)

Oznaczenia taboru:

N – niskopodłogowy, W – wysokopodłogowy; cyfra oznacza długość autobusu w metrach: 9 (2-drzwiowy), 10 (3), 12 (3), 15 (3), 17 (4) lub 18 (4)

Przenumerowania autobusów MPK Poznań z dniem 1.01.2007

Zajezdnia A-3 (ul. Kacza)			
Nowe nr	Stare nr	Marka / Typ	Rodzaj
1001 – 1039	1041, 1002 – 1036, 1040, 1038, 1039	MAN NL202	N / 12
1051 – 1064	1042, 1049 – 1051, 1043 – 1048, 1052 – 1055	MAN NL223	N / 12
1065	1067	MAN NL283	N / 12
1066	1068	MAN NL283/3T	N / 12
1101 – 1110	1057 – 1066	MAN Lion's City	N / 12
1111 – 1112	1650 – 1651	MAN Lion's City	N / 12
1113 – 1132	1652 – 1671	MAN Lion's City	N / 12
1201 – 1210	1090 – 1099	MAN NG272	N / 18
1211 – 1219	1089 – 1081	MAN NG312	N / 18
1220 – 1227	1079, 1080, 1078 – 1073	MAN NG313	N / 18
1401	1056	MAN NM223.3	N / 10
1441 – 1446	1121 – 1126	Jelcz M11	N / 12
1451 – 1459	1628, 1630, 1632 – 1638	Ikarus 280.70A	W / 17
1491	2002	IVECO 4010	prac.
1492	1069	MAN NÜ313	N / 12

1731 – 1735	1370 – 1374	Neoplan N4021td	N / 18
1801 – 1812	1375 – 1386	Solaris Urbino 18	N / 18
1814 – 1843	1814 – 1840, 1811, 1812, 1813	Solaris Urbino 18	N / 18
1901 – 1912, 1914 – 1923	1251 – 1262, 1263 – 1272	Neoplan N4009	N / 9
1931 – 1934	1211, 1213, 1218, 1222	DAF MB200	W / 12
1935 – 1938	1727, 1735, 1737, 1740	Ikarus 260.04	W / 12
1940 – 1945	1404, 1410, 1414, 1469, 1472, 1486	Jelcz M11	W / 12
1951	1501	Ikarus 435	W / 18
1952 – 1962	1505 – 1509, 1511, 1517, 1525, 1539, 1545, 1547	Ikarus 280.26	W / 17
1963 – 1972	1560 – 1569	Ikarus 280.70A	W / 17
1991		IVECO 4010	prac.
1992	1394	Neoplan N116	turyst.
1993	1395	IVECO 391E Falcon	turyst.
1994	1396	SCANIA IRIZAR NEWCENTURY 12.35	turyst.
1997	1401	Jelcz M11	szkol.
1998	1461	Jelcz L100I	szkol.
1999	1535	Ikarus 280.26	szkol.
1679	1679	Jelcz RTO	hist.
1813	1813	Jelcz P01	hist.

Zajezdnia A-1 (ul. Warszawska)			
Nowe nr	Stare nr	Marka / Typ	Rodzaj
1501 – 1512, 1514 – 1533	1301 – 1312, 1314 – 1333	Neoplan N4016	N / 12
1551	1497	Jelcz M121M	N / 12
1552 – 1558	1490 – 1496	Jelcz M125M Vecto	N / 12
1601 – 1612, 1614	1336 – 1345, 1346	Solaris Urbino 12	N / 12
1615 – 1624	1801 – 1810	Solaris Urbino 12	N / 12
1701 – 1712, 1714 – 1720	1351 – 1362, 1363, 1369	Neoplan N4020	N / 15

Objaśnienia:

N – niskopodłogowy, W – wysokopodłogowy; liczba oznacza długość autobusu w metrach: 9 (2-drzwiowy), 10 (3), 12 (3), 15 (3), 17 (4) lub 18 (4)

turyst. – autobus turystyczny

prac. – wykorzystywany do przewozów pracowniczych

szkol. – autobus szkoleniowy

hist. – autobus historyczny

Zmiany ilostanu autobusów MPK Poznań w roku 2006

AUTOBUSY DOSTARCZONE

Nr tab.	Producent, model / typ		Rok prod.	Data przyjęcia
1811	Solaris	Urbino 18	2006	21.06.2006
1812	Solaris	Urbino 18	2006	21.06.2006
1813	Solaris	Urbino 18	2006	21.06.2006
1814	Solaris	Urbino 18	2006	21.06.2006
1815	Solaris	Urbino 18	2006	21.06.2006
1816	Solaris	Urbino 18	2006	21.06.2006
1817	Solaris	Urbino 18	2006	27.06.2006
1818	Solaris	Urbino 18	2006	27.06.2006
1650	MAN	Lion's City	2006	29.06.2006
1651	MAN	Lion's City	2006	29.06.2006
1819	Solaris	Urbino 18	2006	03.07.2006
1820	Solaris	Urbino 18	2006	03.07.2006
1821	Solaris	Urbino 18	2006	03.07.2006
1822	Solaris	Urbino 18	2006	05.07.2006
1823	Solaris	Urbino 18	2006	05.07.2006
1824	Solaris	Urbino 18	2006	05.07.2006
1826	Solaris	Urbino 18	2006	07.07.2006
1827	Solaris	Urbino 18	2006	07.07.2006
1652	MAN	Lion's City	2006	10.07.2006
1653	MAN	Lion's City	2006	10.07.2006
1654	MAN	Lion's City	2006	10.07.2006
1655	MAN	Lion's City	2006	10.07.2006
1656	MAN	Lion's City	2006	10.07.2006
1825	Solaris	Urbino 18	2006	11.07.2006
1828	Solaris	Urbino 18	2006	12.07.2006
1829	Solaris	Urbino 18	2006	12.07.2006
1830	Solaris	Urbino 18	2006	12.07.2006
1831	Solaris	Urbino 18	2006	12.07.2006

1832	Solaris	Urbino 18	2006	13.07.2006
1657	MAN	Lion's City	2006	14.07.2006
1658	MAN	Lion's City	2006	14.07.2006
1659	MAN	Lion's City	2006	14.07.2006
1660	MAN	Lion's City	2006	14.07.2006
1661	MAN	Lion's City	2006	14.07.2006
1833	Solaris	Urbino 18	2006	18.07.2006
1834	Solaris	Urbino 18	2006	18.07.2006
1835	Solaris	Urbino 18	2006	19.07.2006
1836	Solaris	Urbino 18	2006	19.07.2006
1662	MAN	Lion's City	2006	20.07.2006
1663	MAN	Lion's City	2006	20.07.2006
1664	MAN	Lion's City	2006	20.07.2006
1665	MAN	Lion's City	2006	20.07.2006
1666	MAN	Lion's City	2006	20.07.2006
1837	Solaris	Urbino 18	2006	25.07.2006
1839	Solaris	Urbino 18	2006	25.07.2006
1838	Solaris	Urbino 18	2006	26.07.2006
1840	Solaris	Urbino 18	2006	26.07.2006
1667	MAN	Lion's City	2006	28.07.2006
1668	MAN	Lion's City	2006	28.07.2006
1669	MAN	Lion's City	2006	28.07.2006
1670	MAN	Lion's City	2006	28.07.2006
1671	MAN	Lion's City	2006	28.07.2006
1396**	Scania-Irizar	New Century 12.35	2006	26.10.2006

Uwagi:

MAN Lion's City – typ NL263

Solaris Urbino 18 – III generacja

Scania-Irizar New Century – autobus turystyczny

AUTOBUSY SPRZEDANE LUB ZŁOMOWANE

Nr tab.	Producent, model / typ		Rok prod.	Data skreślenia	Uwagi
1037	MAN	NL202	1996	28.06.2006	złomowany
1510**	Ikarus	280.26	1989	28.06.2006	ex nr 1150, złomowany
1513**	Ikarus	280.26	1985	28.06.2006	ex nr 1783, złomowany
1519**	Ikarus	280.26	1988	28.06.2006	ex nr 1794 / 1557, do Świerklańca na nr 0602
1521**	Ikarus	280.26	1990	28.06.2006	ex nr 1181, złomowany
1556**	Ikarus	280.26	1990	28.06.2006	ex nr 1184, złomowany
1557**	Ikarus	280.26	1989	28.06.2006	ex nr 1143, złomowany
1502**	Ikarus	280.26	1989	13.07.2006	ex nr 1149, do Świerklańca na nr 0610
1504**	Ikarus	280.26	1990	13.07.2006	ex nr 1171, do Świerklańca na nr 0611
1512**	Ikarus	280.26	1985	13.07.2006	ex nr 1780, do Świerklańca na nr 0608
1515**	Ikarus	280.26	1990	13.07.2006	ex nr 1789, do Świerklańca na nr 0609
1548	Ikarus	280.26	1987	13.07.2006	do Piekar Śląskich na nr 33
1554**	Ikarus	280.26	1990	13.07.2006	ex nr 1168, do Piekar Śląskich na nr 32
1537	Ikarus	280.26	1985	13.07.2006	do Świerklańca na nr 0606
1518**	Ikarus	280.26	1985	13.07.2006	ex nr 1792 / 1521, do Świerklańca na nr 0607
1736	Ikarus	260.04	1985	13.07.2006	złomowany
1408	Jelcz	M-11	1988	13.07.2006	ex nr 1607, złomowany
1471	Jelcz	M-11	1988	13.07.2006	złomowany
1479	Jelcz	M-11	1988	13.07.2006	do Wyższej Szkoły Handlu i Usług
1451	Jelcz	M-11	1988	13.07.2006	do Wyższej Szkoły Handlu i Usług
1165	Ikarus	280.26	1989	31.07.2006	złomowany
1170	Ikarus	280.26	1990	31.07.2006	złomowany
1161	Ikarus	260.04	1985	31.07.2006	złomowany
1516**	Ikarus	280.26	1990	31.07.2006	ex nr 1175, do Piekar Śląskich na nr 34
1503**	Ikarus	280.26	1990	31.07.2006	ex nr 1183, złomowany
1514**	Ikarus	280.26	1985	31.07.2006	ex nr 1787, złomowany
1520**	Ikarus	280.26	1990	31.07.2006	ex nr 1176, złomowany
1523**	Ikarus	280.26	1990	31.07.2006	ex nr 1167, złomowany
1524**	Ikarus	280.26	1990	31.07.2006	ex nr 1180, złomowany
1538	Ikarus	280.26	1986	31.07.2006	złomowany
1485	Jelcz	M-11	1989	31.07.2006	złomowany
1403	Jelcz	M-11	1988	31.08.2006	ex nr 1603, do Piekar Śląskich na nr 36
1450	Jelcz	M-11	1988	31.08.2006	do Piekar Śląskich na nr 35
1141	Ikarus	280.26	1987	31.08.2006	autobus szkoleniowy, złomowany
1411	Jelcz	M-11	1988	03.10.2006	do Piekar Śląskich na nr 37
1201	DAF	MB200	1982	13.10.2006	ex Utrecht, złomowany

01.12. 652 11/2. Ponad dwie godziny trwało wstrzymanie w okolicach Bonina, gdy ciężarowy mercedes zerwał sieć trakcyjną przy wyjeździe z budowy nieopodal Wrzoska. Zniszczeniu uległo kilkadziesiąt metrów miedzi, wieszaki i wysięgniki, a także ślizgi *helmuta* 652, które jednak wymieniono na miejscu w trakcie usuwania awarii. Dwa inne rupiecie wycofano przy pomocy dźwigu pod sprawną sieć trakcyjną, skąd tyłem pojechały do Pułaskiego. Pozostałe pociągi linii 9 i 11 jeździły w tym czasie na Połabską.

01.12. 1019 A/3 i 1010 59/2. Dwa stare MAN-y zostały perfidnie ostrzelane z broni palnej w okolicach stacji benzynowej na Jugosławińskiej. Azymut wskazywał na blok osiedla Kopernika, lecz sprawcy nie ustalono. Zbite szyby najpierw musiano pozbawić folii reklamowych, a dopiero potem przystąpiono do wymiany.

04.12. 676 2/2. Klasyka na Towarowej – kierowca mitsubishi odebrał auto z policyjnego parkingu, uiszczając stosowną opłatę, a *helmut* postać trochę we wstrzymaniu. Co ciekawe, inne dwójki puszczano objazdem przez Most Dworcowy, omijając przystanek Rondo Kaponiera, byle tylko nie dopuścić do powrotu wozów tej linii na prawidłową trasę. Było to zresztą jedno z wielu takich grudniowych wstrzymań na Towarowej.

06.12. 186+185 10/5. Strasznie pechowo zakończył swą jazdę skład dziesiątki – na samym środku skrzyżowania przy PKS przetarły mu się o zamek sprzęgu Alberta kable międzywagonowe. Podczas kilkunastominutowego wstrzymania w okolicy zdążyły się wytworzyć spore korki-potworki. Aż dziwne, że składu tego nie prowadzili 3704 lub 3717, znani z egzotycznych usterek i spektakularnych wstrzymań...

07.12. 324+325 1/5. Godzinne wstrzymanie przy Traugutta (kierunek GLHE) spowodowane było „wypadnięciem bolca mostka kotwicznego linki spinającej druty jezdne”, na co natknął się motorniczy jedyński. Trasę *zatramwaju* wydłużono do Ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego.

08.12. 651 7/6. Kolejny *helmut* w ogniu – tym razem podsufitka zajęła się od zwierających oprawek żarówkowych w wagonie 651, który uatrakcyjnił pasażerom przejazd przez tak nudny przecież węzeł przy Półwiejskiej.

09.12. Około godziny 11:00 z końcówki tramwajowej na Dębca do CNR dotarło kuriozalne zgłoszenie. Otóż okazało się, że zepsuł się zamek drzwi wejściowych, a wewnątrz punktu zatrzasnęli się motorniczowie 2/1 i 18/1 wraz z dyżurnym ruchu. Przybyłe na miejsce pogotowie techniczne szybko zdemontowało kratę okienną i uwolniło motorniczych, którzy z opóźnieniami pojechali w trasy, zaś następnie zajęto się naprawą zamka i ponowną instalacją krat.

12.12. Czerwony kur zapiał w południe na Kraszewskiego, gdzie utknęły trzy dwójki (kierunek Ogrody) w godzinnym wstrzymaniu spowodowanym gaszeniem kamienicy. Reszta pojechała objazdem (choć nie bardzo wiadomo, dlaczego aż tyle pojazdów wjechało na zamknięcie – wszak to musiało potrwać ponad 20 minut!).

14.12. Kolejna akcja gaśnicza, tym razem na dębieckich wiaduktach, ciemnym rankiem. W korku stanęło 7 pociągów, a płonący pawilon przytorowego baru rozświetlił efektowną

luną całą okolicę. Niektórzy motorniczowie od tej pory nie mają tam do kogo pomachać...

15.12. 506 14/5. Gówniarz rysujący rysikiem po szybach w combinie, a następnie poprawiający flamastrem, musiał się niezłe zdziwić, gdy jadący po cywilnemu motorniczy wstał z siedzenia i przyłożył artystę do niskopodłogowej części. W tej pozycji niedoszły twórca został przetransportowany do zajezdni Głogowska, gdzie wezwano Policję i spisano wszystkie zniszczone szyby (4 sztuki), a także zabezpieczono narzędzia zbrodni.

20.12. 128+129 4/2. Kolejna ekipa plastyczna nie skończyła swego dzieła w drugim wagonie, gdyż obaj malarze, upojeni przedświątecznymi trunkami, usnęli. O ciągu tych zdarzeń poinformowano na pętli motorniczego, który przystąpił do działań, w efekcie których Policja bez problemu ujęła śpiochów wraz z przestępczym dobytkiem.

21.12. W godzinach porannego szczytu na około pół godziny zawieszono kursowanie tramwajów od Ronda Rataje do Ronda Starołęka. Powodem była awaria (z obwieszeniem) sieci trakcyjnej. Wszystkie tramwaje skierowano objazdem przez Os. Lecha.

21.12. 678 9/10. Pewien wysportowany młody człowiek w stroju blokierskim naoglądał się zapewne zbyt dużo filmów z serii „Trainsurfing”, gdyż zainstalował się na Moście Teatralnym (kierunek Fredry) na tylnym zderzaku *helmuta* z zamiarem spędzenia podróży do centrum w takiej właśnie pozycji. Pech chciał, że tuż za nim podjechała skoda Nadzoru, z której wysiedli funkcjonariusze i zdjęli akrobatę z gorącego uczynku na ziemię.

23.12. 123N 001+002. Na strzeżonym terenie doszło do obsmarowania „wrzutami” warszawskich testerów. Wywołało to ogólne poruszenie, jako że Forteczna uchodziła dotąd za bastion praworządności i bezpieczeństwa. Cóż, jakiś ziomal zaliczył niezłe trafienie.

25.12. 686 8/2. Młodzież podróżująca wagonem w pierwsze Święto Bożego Narodzenia widocznie uznała przejażdżkę za arcywygodną, gdyż podczas wysiadania przy Krańcowej



Uszkodzony wagon 401 na wylocie PST.

Fot.: Bartosz Kopeć, 08.12.2006

zabrała ze sobą dwie podwójne „kanapy” dermowe z *helmutowych* siedzeń.

29.12. 802 4/10. Podczas wieczornego postoju na Połabskiej doszło do całkowitego zamalowania tyłu pojazdu. Malarzy spłoszyła wjeżdżająca na pętlę dziesiątka, jednak zdołali zbiec, a *holender* nadawał się już tylko do zjazdu na solidną myjkę.

29.12. Jakiś frustrat wdrapał się na słup trakcyjny u zbiegu Wierzbic i Topolowej, po czym jął w celach samobójczych targać drutami odciągowymi i bawić się odgromnikiem. „Niestety” zasięg jego ramion nie wystarczył na sięgnięcie poza strefę izolowaną, co ułatwiło odpowiednim służbom ściągnięcie aktora z wysokości.

W całym grudniu nieprzeliczone ilości razy znajdowano w pojazdach osoby nietrzeźwe i zarazem niekomunikatywne, co nierzadko powodowało wypadnięcia kursów lub przymusowe zjazdy dezynfekcyjne. Do rzadkości nie należały też dewastacje wiat przystankowych, zaparkowane w skrajni tramwajowej

samochody, zasłabnięcia i pojazdy obce w torowisku. Ciekawostką było dwukrotne namolne popsucie się sygnalizacji u zbiegu Św. Michała i Warszawskiej, której odechciało się uwzględnić tramwaj. Najdziwniejsze jednak z pewnością było kilkadziesiąt przypadków samoczynnego włączenia się sygnału napadowego, zarówno w tramwajach, jak i w autobusach, i to w większości przy absolutnym wykluczeniu umyślnego załączenia przycisku przez prowadzących pojazdy. Czyżby system KWSR się sypał?

Zaskakująca jest też statystyka awarii. Zwyciężyły *stopiątki* z piętnastoma wstrzymaniami spowodowanymi usterkami technicznymi, na drugim miejscu uplasowały się wagony niemieckie z siedmioma zdarzeniami (610 i 678 – szczotki osiowe; 656, 657 i 906 – grupy silników; 651 – żarówki i 681 – obwód wysokiego napięcia), na trzecim zaś tatro (401 dwukrotnie – II oś w ostatnim wózku oraz układ niskiego napięcia; 402 – układ niskiego napięcia; 406 – wózek C i 410 – także wózek C). Żadnych awarii nie zanotowały w grudniu wagony 3G i combino!

Pierwsza w Polsce kampania wizerunkowa Czy Ty też kochasz Poznań?

Marcin Jurczak



W akcji uczestniczą także pojazdy komunikacji miejskiej: pięć Solarisów Urbino 12...

Fot.: Marcin Jurczak, 17.01.2007

Czasy gdy komunikacja zbiorowa była jedynym sposobem przemieszczania się po mieście (nie licząc popularnych po dziś dzień wycieczek pieszych i rowerowych) bezpowrotnie minęły. Coraz częściej stajemy przed wyborem: komunikacja miejska czy samochód, i związanymi z tym najróżniejszymi kalkulacjami. Nic więc dziwnego, że komunalny przewoźnik interesuje się nie tylko przebytymi wozokilometrami, ale i postrzeganiem firmy wśród pasażerów. Jednym z ostatnich elementów kreowania wizerunku MPK jako spółki przyjaznej i wychodzącej frontem do klienta jest kampania Kocham Poznań.

W pojazdach, na przystankach, a także na burtach kilku wybranych pojazdów pojawiły się specjalne plakaty. To pierwsza

tego typu akcja, mająca na celu utrwalenie i kreowanie wizerunku firmy jako takiej, która na pierwszym miejscu stawia dobro pasażera, jest nowoczesna i przyjazna. Hasłem przewodnim jest stwierdzenie, że komunikacja poznańska jest najnowocześniejsza w kraju. Każdy kto podróżował po Polsce dobrze wie, że na tle innych miast Poznań wygląda bardzo korzystnie.

Akcja ma jednak także drugi cel. Ma uświadomić, zwłaszcza młodszemu pasażerowi, że jednym z głównych źródeł finansowania komunikacji miejskiej są wpływy z biletów. Jazda „na gapę” jest zatem nie tylko szalbierstwem, ale przekłada się m.in. na niższy poziom inwestycji. W roku 2006 ujawniono około 125 tysięcy przypadków przejazdów bez biletu, o 19 tysięcy więcej niż rok wcześniej.

Oprócz 6 pojazdów komunikacji miejskiej (679, 1608, 1609, 1610, 1612, 1614) w kampanii uczestniczy 100 city-lightów, 100 plakatów na przystankach, 200 plakatów w tramwajach... i ściana budynku sąsiadującego z siedzibą firmy. Akcja potrwa do 15 marca.



...i tramwaj typu GT8.

Fot.: Marcin Jurczak, 30.12.2006

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

Łukasz Bandosz

Jako pierwsi do działu „Panie, gdzie ten tramwaj jedzie” napisali pan Sławek oraz pan Piotr. Czytelnicy poruszyli tematy związane z rozbudową sieci tramwajowej w Poznaniu.

Jestem miłośnikiem transportu tramwajowego i od dawna zastanawiam się kiedy wreszcie ruszy budowa tramwaju na Franowo. Już dawno było słyhać o niej, lecz jeszcze nawet nie ma do tej budowy przygotowań. Ile można z tą budową zwlekać! Ta linia jest potrzebna wszystkim Poznaniakom! Byłbym wdzięczny, gdybym mógł się tego dowiedzieć.

Jak wiadomo, po wakacjach pojedziemy trasą przez most Św. Rocha, a jeszcze w tym roku ma się rozpocząć modernizacja torowiska od ul. Jana Pawła II do pętli Os. Lecha. Plany wspominają o przesunięciach przystanków, zapewne powstaną ekrany akustyczne. Miasto i przewoźnik starają się o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej na budowę trasy na Franowo oraz zajezdni tramwajowej mieszczącej 100 tramwajów (z rezerwą na następne 50 bimb). Jeśli wszystko pójdzie dobrze, budowa rozpocznie się jeszcze w tym roku, a na Franowo pojedziemy pod koniec roku 2009.

Problem układu komunikacji tramwajowej po otwarciu trasy przez most Św. Rocha poruszył w swoim mailu do redakcji Przystanku także pan Piotr. Nasz Czytelnik zawarł w swoim liście także pewne propozycje dotyczące przebiegu niektórych linii.

*Dzień dobry,
Chciałbym przedstawić swoją wersję przebiegu linii tramwajowych: 11 i 18.*

*Linia 11:
Obecnie trasa linii 11 to Piątkowska-Os. Lecha. Moja propozycja wygląda tak, aby „jedenastkę” przedłużyć do Starołęki przez GTR (Chartowo, Żegrze, Hetmańska, R. Starołęka, Starołęka, STAROLEKA). W przyszłości, po budowie trasy tramwajowej przez Most Rocha, na pętli Os. Lecha prawdopodobnie kończyć będą tramwaje linii 16. Wtedy na przykład na przystanku Polanka kursować będą: 1, 5, 11, 16, 17, a na przystanku Żegrze III już tylko: 1, 5, 17. Myślę, że wydłużenie linii 11 ułatwi dojazd mieszkańcom GTR do: Multikina, Starego Browaru, dworca PKS i PKP, oraz do*

Ronda Rataje, AWFu – przecież „piątką” będzie kursować Mostem Rocha.

Osobiście dosyć często korzystam z linii 11 (aby dojechać np. do Starego Browaru czy też na Dworzec PKP) Większość ludzi, na Os. Lecha przesiada się na inny tramwaj jadący dalej na GTR.

Linia 18:

„Osiemnastka” natomiast pozostałaby bez zmian, tzn. z Hetmańskiej na Dębiec. Mieszkańcy Dębca natomiast nie mają tramwaju skręcającego w lewo na Hetmańską. Obecnie, podczas trwającego remontu, mieszkańcy uzyskali możliwość szybszego dojazdu na Ogrody, poprzez Hetmańską i Głogowską.

Tramwaje na obu liniach kursują co 20 minut. Sytuacja na pętli Starołęka byłaby analogiczna do sytuacji, gdy kończyła tam „osiemnastka”. Czas kursu na linii 18 jest krótszy o ok. 5 minut, a linia 11 wydłużyłaby się o ok. 13 minut.

Wraz z otwarciem nowego żelaznego szlaku zmieniają się trasy większości linii tramwajowych odwiedzających Nowe Miasto. Dotychczas nie przedstawiono do publicznej wiadomości ostatecznego schematu sieci tramwajowej, który miały obowiązywać od września. Nową przeprawą przez Wartę pojadą najprawdopodobniej linie 5, 13 i 16. Otwarcie trasy przez most Św. Rocha przyczyni się do zmniejszenia potoków pasażerskich na pozostałych tramwajowych przeprawach przez Wartę, a zakłada się, że globalna liczba pasażerów się zwiększy. Z pewnością wykazały to badania, których wyniki posłużyły za ekonomiczne uzasadnienie realizacji inwestycji.

O tym, jak tramwaje pojadą od września, przekonamy się później, jednak dotychczasowe przyzwyczajenia pasażerów oraz realia szarej codzienności zrewidują obliczenia i prognozy nawet najdoskonalszych programów komputerowych. Otwarte pozostaje pytanie, co stanie się z takimi liniami jak 3, 11 i 18.

Zmiany obejmą również linie autobusowe. Tutaj z pewnością podjęte zostaną próby częściowego rozładowania potoku pasażerskiego, który dziś do Ronda Rataje dojeżdża autobusami i dalej kontynuuje podróż do Centrum tramwajem przez ul. Królowej Jadwigi. Nowa oferta komunikacji autobusowej na Ratajach powinna przyczynić się do tego, by chociaż część z tych pasażerów miała możliwość przesiadki na tramwaj jadący mostem Św. Rocha.

Tak czy inaczej będzie to sytuacja przejściowa do czasu otwarcia trasy na Franowo. Wówczas rozwiązania komunikacyjne na Ratajach ponownie ulegną zmianie.

Korzystając z okazji pragnę podziękować panu Tomkowi, który pod adresem KMPS napisał wiele ciepłych słów. Zarówno Zarząd KMPS, jak i Redakcja Przystanku dołożą wszelkich starań, aby działania Klubu oraz treści naszego darmopisma trafiały w oczekiwania takich Czytelników jak Pan.

Redakcja Przystanku czeka na Wasze pytania.

Nasz adres:

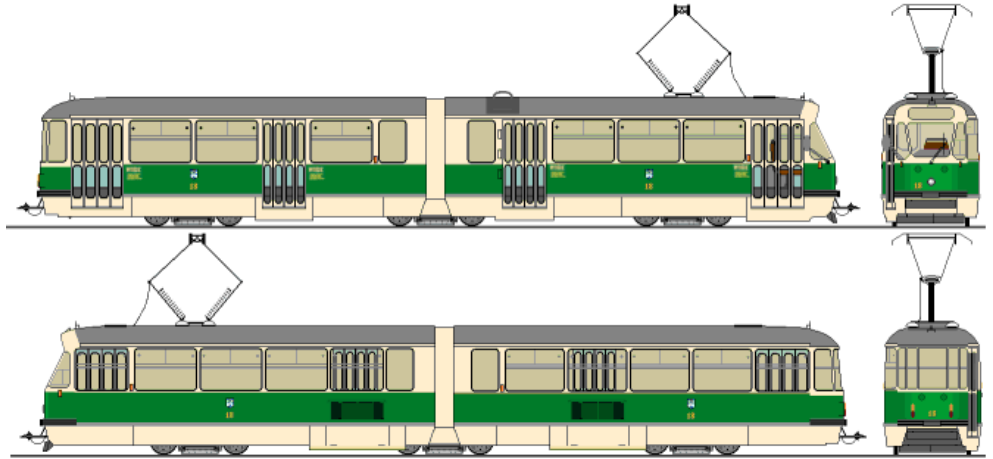
pytanie_do_przystanku@tlen.pl



Czytelnikom i sympatykom Przystanku w Nowym Roku życzymy spełnienia marzeń!

Fotomontaż: Marcin Jurczak

Wagon 102Na produkcji chorzowskiej wytwórni konstrukcji stalowych „Konstal” jest wersją rozwojową pojazdu typu 102N. Mimo, iż wizualnie jest to powrót do starszego modelu (przód i tył pochodzi z modelu 13N), to jego eksploatacja jest znacznie wygodniejsza dla motorniczego. Wyeliminowano znane z Kanciaka oślepianie przez refleksy światła wewnętrznego w nocy. Pozostałe parametry, w tym wymiary, były identycznie z wagonem 102N. Pierwsze egzemplarze dostarczono do Poznania w roku 1970, ostatnie przybyły w styczniu 1973. Nadano im numery od 9 do 73. Jedyne zmiany, jakie w nich wprowadzono podczas eksploatacji, to odkryte wózki, w niektórych zamontowano siedzenia z wagonów 105N, a także zlikwidowano gniazda sterowania wielokrotnego. Wyjątkiem był wagon 41 – po remoncie otrzymał on wózki i wiele innych elementów od wagonów generacji 105N.



Rys.: Jędrzej Nowak

Podstawowe dane wagonów 102Na	
Producent	Konstal Chorzów
Wymiary (dł./szer./wys.)	19 300 / 2 400 / 3 050 mm
Liczba osi / wózków	6 / 3
Liczba silników / moc łączna	4 / 4*41,5 kW
Lata produkcji	1970-1973
Lata dostaw	1970-1973
Ilość dostarczonych	65 sztuk
Zakres numeracji	9 – 73
Zmiany numeracji	20 na 2000 (1992 r. na szkoleniowy)
Wagony zachowane	1 szt. – nr 71
Stacjonowanie	S-3 Forteczna

Na początku lat 90. rozpoczęto próby łączenia *stodwojek* w składy podwójne. W tym celu przy okazji remontów przystosowano wagony 22 i 23 do takiej jazdy. Ponownie zamontowano w nich gniazda wielokrotnego zasilania, a w wagonie 22 (pierwszym w składzie) zamontowano dodatkowy zestaw kontrolki, pokazujący stan obwodów elektrycznych w drugim wagonie. Tak przygotowany skład został przekazany do zajezdni przy ulicy Fortecznej i tam obsługiwał linię nr 14 (Górczyn – Królowej Jadwigi – Starołęka). Do jazdy ukrotnionej przystosowano także wozy 45 i 56, nigdy jednak nie przeprowadzono testów jazdy w parze. Niestety związki zawodowe były przeciwne *dwuskładom stodwojek*. Ich członkowie uważali, że jest to marnotrawstwo w sytuacji, kiedy liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej spada. Po krótkim czasie skład rozłączono.

Połowa lat 90. to zmierzch serii 102Na i zastępowanie jej taborem z niemieckiego demobilu. W roku 2003 na stanie MPK pozostawało 7 sztuk (33, 34, 40, 41, 66, 71 i 2000 ex 20). W styczniu 2004 były już tylko dwie sztuki (66 i 71), a od lutego 2004 mamy tylko jedną 102Na – 71 (jedyna w *stopiątkowej* staroleńskiej krainie okrągła *stodwojka* zwana jest przez pracowników zajezdni „Księżniczką”). Została ona wytypowana

do zachowania na wóz historyczny. W kwietniu 2005 roku przeszła remont bieżący – przywrócono jej dawne barwy zakładowe i odświeżono wnętrze. W takim stanie wzięła udział w paradzie z okazji 125-lecia istnienia komunikacji miejskiej w Poznaniu. 2 czerwca 2006 roku po raz ostatni wyjechała na linię, a 3 czerwca została odstawiona na czas remontu skrzyżowania ulic Głogowska i Hetmańska. Obecnie odstawiona na terenie zajezdni S-3 oczekuje na naprawę główną.

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 11 stycznia 2007

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
tramwaje					
148+149	Exim Tours	kremowo-niebieski	-	barwy MPK	po NG
186	-	barwy MPK	Money Bank	biały	po stronie drzwi
224+223	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
278+279	VAILLANT	biały	-	barwy MPK	
294+295	-	barwy MPK	Głos Wielkopolski	niebieski	
676	IV edycja konkursu dla makro, mikro i średnich przedsiębiorstw	niebieski	-	barwy MPK	
679	HESJA	biały	-	barwy MPK	

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Adam Białas,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, 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.